**הכנסת השמונה עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שלישי**

**פרוטוקול מס' 376**

**מישיבת ועדת הכלכלה**

# **יום חמישי, ב' בטבת התשע"א (9 בדצמבר 2010), שעה 09:00**

**סדר היום:**

הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010

**נכחו:**

**חברי הוועדה:**

יצחק וקנין – מ"מ היו"ר

**מוזמנים:**

דפנה עין דור, מנהלת אגף כלכלה, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד רון חלפון, הלשכה המשפטית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

עו"ד יערה למברגר, משרד המשפטים

עו"ד מירב בן עטר, היועצת המשפטית לחיל האוויר, צה"ל

אילון טל, ראש אגף פיקוח ובקרה, רשות שדות התעופה

עו"ד חנה פאר, המשנה ליועץ המשפטי, רשות שדות התעופה

עו"ד רננה שחר, היועצת המשפטית, רשות התעופה האזרחית

אבי בן חור, מנהל המחלקה הבין לאומית, רשות התעופה האזרחית

יואב בראל, ראש תחום תקינה מבצעים, רשות התעופה האזרחית

ישי דון יחיא, עוזר מנהל רשות התעופה האזרחית

דני מורג, מנהל מחלקת יחסים בינלאומיים, רשות התעופה האזרחית

גד רגב, ראש מטה תעופה, רשות התעופה האזרחית

סמי שהרבני, ראש אגף יחסים בינלאומיים, חברת אל על

עו"ד רוני אמיר ארזי, הלשכה המשפטית, חברת אל על

עמרי טלמון, מנכ"ל קלוב התעופה

ד"ר בנימין קלנר, החברה הישראלית לרפואה תעופתית

בועז חטיבה, יו"ר איגוד הטייסים

עו"ד רון גנט, היועץ המשפטי לאיגוד הטייסים

**ייעוץ משפטי:**

איתי עצמון

רן סלבצקי

**מנהלת הוועדה:**

לאה ורון

**רשמה וערכה:**

אהובה שרון – חבר המתרגמים בע"מ

**הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010**

היו"ר יצחק וקנין:

בוקר טוב. אני פותח את ישיבת ועדת הכלכלה. על סדר היום הצעת חוק הטיס, התשע"א-2010.

אנחנו בסעיף 159. על סעיף (ב) הצבענו.

איתי עצמון:

על ב(1), סעיף 8ג.

היו"ר יצחק וקנין:

על חלק מהסעיפים לא הצבענו בישיבה הקודמת. אני מציע שנמשיך וכאשר נסיים את כל הסעיף, נצביע על 159.

איתי עצמון:

לפני כן. יש איזושהי הבהרת נוסח – אני עושה את זה בצורה של הבהרה – לגבי החלטה של הוועדה מהישיבה הקודמת לעניין שינוי זהות הנציג. מדובר על נציג מטעם מפעיל שכפי שהוועדה החליטה, מינוי נציג כאמור יהיה תנאי למתן היתר הפעלה.

האם מדובר על סמכות לרת"ע לבקש לשנות את הנציג רק כשהוא מחליף את הנציג שהוא מינה בעת מתן ההיתר? או בכל מקרה יש לרת"ע סמכות לבקש לשנות את זהות הנציג כפי שמונה על ידי המפעיל?

רננה שחר:

אנחנו חושבים שהרציונלים לשנות את הנציג, אם למשל יש תלונות מהציבור. מדובר בחברת תעופה זרה ומטרתו של הנציג היא שהאזרח הישראלי, חברת התעופה הזרה לא תהיה שם שאי אפשר להגיע אליו אלא יהיה לו כתובת בישראל אליה הוא יכול להעביר התכתבויות, דברי בית דין וכולי. אם יש לנו תלונות רבות שלא ניתן להשיג את הנציג הזה, אם הנציג הזה פועל בצורה לא מקצועית והדבר יכול להיות גם לא אגב החלפה של הנציג אלא פשוט בגלל בעיות בעבודת הנציג, אז אנחנו חושבים שצריך לשמור לרת"ע את הסמכות להורות על החלפתו.

איתי עצמון:

באיזה שלב? כלומר, הוא מגיש לכם בקשה לקבלת היתר הפעלה וכתנאי לבקשה הוא צריך להוכיח לכם שהוא באמת מינה נציג בישראל.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

לאחר שתיתנו לו את ההיתר אתם יכולים להורות לו להחליף?

רננה שחר:

כן. אם יש הרבה מאוד תלונות לגבי התנהלות הנציג ושאי אפשר להשיג אותו, אם הוא פועל בצורה לא מקצועית, דברים מהסוג הזה, אז כן.

איתי עצמון:

זה מה שרציתי לדעת.

רננה שחר:

העובדה שהנציג פועל כשורה, זה תנאי שצריך להתקיים לכל תקופת ההיתר. התנאים צריכים להמשיך להתקיים ולכן גם אחרי שנותנים את ההיתר, אם התנאי הזה לא מתקיים, אפשר להחליף אותו.

איתי עצמון:

זה בוודאי. אני שאלתי מכיוון שלפי החלטת הוועדה זה תנאי למתן ההיתר, השאלה אם לא כאן נמצאת כבר נקודת הבדיקה.

רננה שחר:

היא נמצאת. כמובן. אנחנו מבקשים להדגיש שכמובן צריך לבדוק לפני מתן ההיתר, ואם הנציג לא מתקבל על הדעת, לא יינתן היתר. זה בוודאי. אבל אחר כך, במהלך החיים של חברת התעופה הזרה שפועלת בארץ, יכולות להתעורר בעיות עם הנציג שממונה מטעמה ואז יתכן שיהיה צורך להורות לה להחליף.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר. יש איזה סעיפים אותם סיכמתם? היו לנו סעיפים בהם הייתה מחלוקת וביקשנו שתגבשו משהו.

רננה שחר:

מה שמודגש במרקר צהוב, הגשנו בעקבות הערת התעשייה האווירית ובעקבות הערת היועץ המשפטי של הוועדה לעניין המחיקה של ההשכרה. השאלה אם אדוני רוצה לחזור על זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא אחזור עכשיו. אני מציע שנמשיך בסעיפים ואחרי שנסיים את כל סעיף 159, נחזור לסעיפים שדרשנו בהם תיקון.

רננה שחר:

בסדר גמור. אנחנו בפסקה (7) לסעיף 159. אנחנו מקריאים את סעיף 8ג. אנחנו בסעיף (ב)(1ג).

סוגי השירותים המוצעים באמצעות כלי הטיס

הוספנו את זה משום שזה קיים בתנאים לרשיון, אבל חברות התעופה הזרות לא מקבלות רשיון אלא הם מקבלות רק היתר הפעלה. סוגי השירותים, הכוונה נוסעים.

איתי עצמון:

את מדברת על הנוסח שהיה בפני הוועדה ביום שלישי או את קוראת מתוך הנוסח החדש?

רננה שחר:

אני קוראת מתוך הנוסח החדש שהגשנו ביום שלישי.

לאה ורון:

אנחנו הפצנו אותו.

היו"ר יצחק וקנין:

גם אצלי הוא מופיע כ-(א1).

רננה שחר:

בסדר. אני מתנצלת.

## (1ג) סוגי השירותים המוצעים באמצעות כלי הטיס

בסעיף (1ד) אנחנו מבקשים למחוק את היעדים שאליהם או מהם מותר לבעל ההיתר לפעול משום שאנחנו נבקש לאשר את זה אחר כך. זה קיים ב-8ג.

היו"ר יצחק וקנין:

אתם מבקשים למחוק את הסעיף.

רננה שחר:

להעביר אותו משום שבעצם היתר הפעלה ניתן לכל יעד בנפרד. זה לא תנאי בהיתר.

היו"ר יצחק וקנין:

לאן את רוצה להעביר אותו?

רננה שחר:

דף אחורנית.

איתי עצמון:

המיקום יהיה בשלב הנוסח, אבל מבחינה מהותית מה אתם רוצים לומר?

רננה שחר:

מבחינה מהותית אנחנו רוצים לומר שהיתר הפעלה ניתן לכל יעד בנפרד. זאת אומרת, זה לא תנאי בהיתר אלא זאת מסגרת ההיתר.

איתי עצמון:

כלומר, אם אני מנסה להבין ולהסביר, יש רשיון וברשיון מופיעה רשימת יעדים שלבעל הרשיון מותר לטוס אליהם.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

מעבר לאותו רשיון, ניתן גם היתר הפעלה לעונה, לתקופה קצובה, ולאותה תקופה מוגדרים היעדים שמותר לבעל ההיתר, שהוא גם בעל הרשיון, לטוס אליהם באותה תקופה?

רננה שחר:

לא. ניתנים כמה וכמה היתרים לפי מספר היעדים.

איתי עצמון:

אבל כמה היתרים.

אבי בן חור:

לכל יעד היתר שלו.

איתי עצמון:

זה קצת שונה ממה שהסברתם בישיבה הקודמת. עדיף שתרחיבו קצת.

רננה שחר:

אבי בן חור, מנהל המחלקה הבין לאומית.

אבי בן חור:

פעמיים בשנה ניתנים היתרים לכל חברות התעופה המושתתים על היעדים אליהם הן טסות.

היו"ר יצחק וקנין:

האם לכל יעד יש היתר בנפרד?

אבי בן חור:

לכל יעד יש היתר בנפרד.

היו"ר יצחק וקנין:

עכשיו העניין ברור.

איתי עצמון:

אנחנו נבהיר את זה בנוסח ומוחקים מכאן את היעד.

רננה שחר:

כן.

1. תדירות השירותים שיינתנו ולוח הזמנים למתן השירותים כאמור.

(3) הפעלת כלי טיס שאינם בבעלות המפעיל האווירי.

פסקה (4) נמחקת.

(5) תנאים שתכליתם שמירה על הדדיות עם מדינה אחרת הנוגעת בדבר.

(6) כל תנאי אחר שקבע השר לעניין זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שנעצור כאן.

איתי עצמון:

רציתי להעיר או לשאול לעניין פסקה (4) שאתם מציעים למחוק. כאמור, החלטנו לעגן את נושא מינוי הנציג בסעיף עצמו כתנאי להיתר ולהוסיף עוד הוראות נוספות. השאלה האם לא כדאי כאן להכניס גם בהיתר עצמו איזשהו תנאי לנושא הזה גם לעניין הסנקציה שבהמשך מוצע להטיל על בעל היתר. כלומר, איפה בעצם תהיה כאן האכיפה שלכם? אם אתם מוחקים את פסקה (4) שמדברת על נציג, לא תהיה אפשרות להפעיל סנקציה כלפי בעל היתר שלמשל הודעתם לו שאתם לא מוכנים לקבל את זהות הנציג שמונה והוא בכל זאת לא החליף את הנציג, למשל.

רננה שחר:

קודם כל, ההערה היא נכונה. סעיף (א2) שנוסף בעקבות ההערות של הוועדה בדיון הקודם, בעצם הוציא את ההסדר לנושא הנציג כהסדר נפרד ולא כהסדר בתוך ההיתר ואנחנו חושבים שלא צריכה להיות כפילות, אבל בהחלט יתכן שבסעיף העיצומים הכספיים שנגיע אליו, צריכה להיקבע עילה להטלת עיצום כספי על שתי הפרות, כאשר ההפרה הראשונה היא של בעל היתר הפעלה ששינה את הנציג בלי להודיע על כך מראש למנהל, וההפרה השנייה לגבי בעל היתר הפעלה שלא החליף את הנציג הממונה מטעמו אפילו שהמנהל הורה לו על כך. ניתן להוסיף את זה בסעיף העיצומים הכספיים כעילה נפרדת. אם זה תנאי בהיתר, העיצומים הכספיים הם בגובה הסכום הבסיסי ויכול להיות שכדאי שזה לא יהיה בגובה הסכום הבסיסי אלא אולי צריך פחות מגובה הסכום.

לאה ורון:

ערכתם איזושהי בדיקה לגבי נציגים של בעלי היתרים בעולם הגדול והאם מה שמוצע כאן תואם את מה שנעשה בעולם?

אבי בן חור:

זה שונה בין מדינה למדינה. כל מדינה מחייבת נציג. יש מדינות – ואני מקצין – שהנציג הוא גם זה שנתבע ואחר כך הוא מנהל משא ומתן עם חברת התעופה. רוב המדינות לא נוהגות כך. רוב המדינות מבקשות נציג ברמה שאנחנו דורשים. אנחנו לא הולכים לצד הקיצוני שהנציג הוא כביכול הנתבע והוא אחראי לכל מה שקורה.

איתי עצמון:

אם כן, מה החלטת הוועדה? לא צריך את זה כתנאי בהיתר?

רננה שחר:

לא.

יערה למברגר:

התנאים שאנחנו קובעים כתנאים לקבלת רשיון והיתר, שזה סוג של רישוי, אין צורך לחזור עליהם בתנאים שברשיון. אנחנו בדרך כלל לא חוזרים על תנאים לקבלת רשיון אלא קובעים באמת, כמו שאתה הערת, איזשהו מנגנון שייתן סנקציה על הפרת תנאים לקבלת רשיון. זה שזה נקבע כבר כתנאי מקדמי, זה לא אומר שאי אפשר לקבוע את זה ולדעתי לא צריך לקבוע את זה שוב.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיפים?

עמרי טלמון:

אני חוזר למה שאמרתי בפעם הקודמת. במקרה של סוויס-אייר, נניח שהיה להם נציג לפי החוק אבל דקה לפני שהם פשטו את הרגל, הם מפטרים אותו. אז מה? אין נציג, אין חברה, אין כלום, רק צרות.

רננה שחר:

הסעיף בה לפתור את ההתנהלות הרגילה של העניינים ולא כאשר חברת תעופה פושטת את הרגל. כאשר חברת תעופה פושטת את הרגל, הרבה דברים לא יעזרו.

לאה ורון:

דרך אגב, זה גם נכון כאשר קונים מטבח והחברה פושטת את הרגל. נמצאים כמעט באותה סיטואציה של אובדן כספי גדול.

קריאה:

גם כשקונים דירה ולא מסיימים את הבנייה.

רננה שחר:

כן. הסעיף הזה של מינוי הנציג הוא סעיף שבא לפתור את הבעיות הרגילות בהתנהלויות הרגילות עם חברות התעופה שקיימות וחיות. אכן אין בו פתרון למצב של פשיטת רגל.

היו"ר יצחק וקנין:

אני חושב שכמעט ברוב הדברים אין פתרון. יש דברים שנותנים הגנה כזאת או אחרת אבל לפעמים גם ההגנה הזאת היא לא הגנה. צריך את חסדי הבורא כדי שלא ניפול, לא פה ולא שם. ההסכם הכי טוב הוא היושר הפנימי של האדם כשהוא עומד על הדברים לקיים אותם ולעשות את מה שצריך.

רננה שחר:

(ג) השר רשאי לקבוע סוגי הפעלות מסחריות שלא נדרש לגביהן היתר הפעלה, ובלבד שבידי המפעיל האווירי רשיון הפעלה אווירית לפי סעיף 17 לחוק הטיס, התשע"א-2010 או רשיון דומה ממדינת המפעיל כהגדרתה בחוק האמור.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שנצביע על (ב) כולל התיקונים, על כל סעיף (ב)(1), (2), (3), (5) ו-(6). סעיף (4) נמחק. אני אצביע על הסעיפים האלה ואז נקריא את סעיף (ג).

אני מצביע על סעיף ב(1)(1א) ו-(1ב), (2), (3), (5) ו-(6), כולל השינויים שהוצעו.

ה צ ב ע ה

סעיף ב(1)(1א) ו-(1ב), (2), (3), (5) ו-(6) – אושר

אנחנו עוברים לסעיף (ג).

רננה שחר:

(ג) השר רשאי לקבוע סוגי הפעלות מסחריות שלא נדרש לגביהן היתר הפעלה, ובלבד שבידי המפעיל האווירי רשיון הפעלה אווירית לפי סעיף 17 לחוק הטיס, התשע"א-2010 או רשיון דומה ממדינת המפעיל כהגדרתה בחוק האמור.

איתי עצמון:

מה זה רשיון דומה?

רננה שחר:

AOCL. בעצם אותו רשיון הפעלה אווירי שיש בישראל שנדרש לפי נספח 6 לאמנת שיקגו לכל מפעיל אווירי.

איתי עצמון:

כלומר, זה רשיון מקביל מאת הרשות המוסמכת במדינת המפעיל.

רננה שחר:

כן.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיף (ג)? אין הערות.

רננה שחר:

(ד) השר רשאי לקבוע הוראות המסדירות את דרכי מתן היתר הפעלה, חידושו, תקופת תוקפו, תנאיו, צורתו, כללי החזקתו וכן את האגרות שישולמו בעד מתן ההיתר או חידושו.

איתי עצמון:

אני רוצה להסב את תשומת לב הוועדה. לפי המצב המשפטי היום, בהתאם לסעיף 12 לחוק רשות התעופה האזרחית, כל האגרות לפי חוק הטיס, לפי חוק רישוי שירותי תעופה, יהיו באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. זה תיקון שהתקבל בעת חקיקת החוק ב-2005. אני חושב שכדי לעשות קצת סדר, מכיוון שכרגע בחוק רשות התעופה כתוב שאגרות לפי שני חוקים אחרים יהיו באישור ועדת הכלכלה. אני חושב שאנחנו כאן נגדיר בחוק הזה שכמובן שכל האגרות יובאו לאישור ועדת הכלכלה ואנחנו נעשה את התיקון כאשר נדון בתיקון העקיף לחוק רשות התעופה האזרחית, אז נתקן גם שם. כרגע כאן יובהר שהאגרות הן באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, אם זה מקובל.

היו"ר יצחק וקנין:

מקובל, ודאי.

רננה שחר:

גם עלינו זה מקובל.

(ה) הוראות סעיפים 3(א1) עד (ג), 5, 8 ו-8ב החלות לגבי רשיון, יחולו, לגבי היתר הפעלה, בשינויים המחויבים ובשינויים אלה:

(1) סמכות הנתונה לפי הסעיפים האמורים לשר תהא נתונה למנהל.

(2) סמכות הנתונה לפי הסעיפים האמורים לשר התיירות, תהא נתונה למי ששר התיירות הסמיכו לעניין זה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות לסעיפים (1) ו-(2)?

יערה למברגר:

אולי בהשלמה למה שאמרנו קודם. יש כאן גם המשך של התשובה כי סעיף 8 מדבר על התליית רשיון וביטולו. כאן הוא חל גם על ההיתר ואז אם בעצם תנאי למתן הרשיון לא התקיים, יש גם איזושהי סמכות להתליית רשיון וביטולו. אני חושבת שזה גם נותן איזשהו מענה לסוגיה שהועלתה קודם לגבי התנאים לקבלת הרשיון.

רוני אמיר ארזי:

לגבי הנושא של האגרות.

היו"ר יצחק וקנין:

תציגי את עצמך.

רוני אמיר ארזי:

אני עורכת הדין רוני אמיר מהלשכה המשפטית של אל על ואני מחליפה היום את הנציגים הקבועים.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו רואים אותך כאן היום פעם ראשונה.

רוני אמיר ארזי:

לגבי האגרות, אנחנו רוצים לוודא שלא יתווספו אגרות עקב התיקון לחוק הזה, מעבר למצב הקיים.

איתי עצמון:

הן לא יתווספו. הן יבואו לאישור ועדת הכלכלה.

היו"ר יצחק וקנין:

לא סתם אנחנו קובעים שזה יבוא לוועדת הכלכלה. זה מגן עליכם בכל רגע שיהיה שינוי באגרות והרי יש שינויים באגרות והן לא נשארות כפי שהן. כשיש שינוי באגרות, הן יובאו לכאן, אתם תשבו סביב השולחן ותטענו את הטענות, כמו שזה נעשה בכל חוק אחר ובתקנות שהשר מתקין מדי פעם, בשינויים כאלה ואחרים. דרך אגב, יש אגרות שאפילו לא מובאות לאישור ועדת הכלכלה ואני יכול לומר את זה לגבי הרבה מקרים, אבל במקרה שלנו אנחנו רוצים שהנושא הזה יובא לכאן כיוון שאנחנו מבינים שיש כאן עיצומים כספיים לא קטנים וגם אגרות שצריך לשלם אותן, כך שתהיה בקרה גם של המחוקקים לגבי הנושא הזה. ברור שהדבר הזה יובא לכאן וכאן יאושר.

איתי עצמון:

להשלמת הדברים של היושב ראש. כמובן שהאגרות שמוטלות טעונות פיקוח פרלמנטרי וגם ספציפי בנושא של אגרות לפי דיני הטיס. כמו שאמרתי, סעיף 12 לחוק רשות התעופה האזרחית מתנה את הטלת האגרות באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. כמו שאנחנו יודעים, האגרות האלה מובאות מפעם לפעם לאישור הוועדה ואין שינוי במצב המשפטי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות? אין הערות.

רבותיי, אני מצביע על סעיף (ג), (ד) ו-(ה)(1) ו-(2).

ה צ ב ע ה

סעיפים (ג), (ד), (ה)(1) ו-(2) – אושרו

רננה שחר:

(8) אחרי סעיף 10 יבוא:

"10(א) עיצום כספי

(א) הפעיל אדם כלי טיס בהפעלה מסחרית שנדרש לגביה רשיון או היתר הפעלה לפי חוק זה, בלא רשיון או היתר הפעלה, רשאי המנהל להטיל עליו עיצום כספי לפי הוראות סעיף זה, בסכום השוה ל-150 אחוזים מהסכום הבסיסי.

איתי עצמון:

מה זה אומר? מהו הסכום הבסיסי?

רננה שחר:

קודם כל, מבלי להקריא, אני אפנה את הוועדה לסעיף קטן (ה) לסעיף 10(א) בו כתוב מהו הסכום הבסיסי. עשינו כאן חלוקה. אחרי שאדוני אישר ב-126 את כל השינויים בסכומים הבסיסיים, ישב הצוות הכלכלי שלנו ועשה התאמות של הסכום הבסיסי כי הסכום הבסיסי שהוצע בכחול היה 150 אלף שקלים.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו הורדנו אותו למאה אלף שקלים.

רננה שחר:

בחוק הטיס. בחוק הטיס היה מראש 150 אלף שקלים והסכום ירד ל-100 אלף שקלים. כאן, בחוק רישוי שירותי תעופה, היה 200 אלף שקלים, סכום גבוה יותר, על הפעלה מסחרית בלא רשיון או בלא היתר כלל, ו-150 אלף שקלים על הפעלה עם רשיון ועם היתר, אבל בניגוד לתנאים. זאת הייתה ההצעה הבסיסית.

יערה למברגר:

אולי כדאי לומר שפעולה ללא רשיון לפי חוק הטיס היא עבירה פלילית.

רננה שחר:

היא עבירה פלילית.

יערה למברגר:

ואין עליה עיצום כספי.

רננה שחר:

כן. היא עבירה פלילית בלבד. היא חמורה מאוד, שלוש שנות מאסר. יחסית בטווח העונשים שקבענו בחוק הטיס, זאת עבירה שחומרתה גבוהה. כאן הנושא של הפעלה בלא רשיון או בלא היתר, יש לזה כמובן חומרה אבל החומרה היא כלכלית. אין כאן עניין בטיחותי של חיי אדם אלא יש כאן הפרה של זכויות טיס, הפרה של תנאים כלכליים, ניצול לא הוגן של זכויות וכולי, אבל החומרה איננה חומרה של חיי אדם ולכן זה כן עיצום כספי ולא עבירה פלילית.

היו"ר יצחק וקנין:

עדיין.

רננה שחר:

נכון. עדיין נעשו התאמות ועכשיו אני אלך להתאמות של הסכומים כפי שאנחנו מציעים אותם.

היו"ר יצחק וקנין:

מה שאני רואה כאן כרגע זה שאתם דורשים 150 אחוזים.

רננה שחר:

מהסכום הבסיסי.

היו"ר יצחק וקנין:

כן, מהסכום הבסיסי.

יערה למברגר:

סכום בסיסי בחוק הזה הופחת.

רננה שחר:

כן, הופחת. יש כאן שלוש דרגות: 100 אלף, 50 אלף ו-25 אלף.

לאה ורון:

הוא ישלם 150 אחוזים.

רננה שחר:

כן.

לאה ורון:

זה לא מגיע ל-200 אלף.

רננה שחר:

יש הורדה ב-50 אלף שקלים, כמו שהיה בחוק הטיס. מראש אני אומרת שההצעה כאן הייתה לסכומים גבוהים יותר וזאת משני נימוקים עיקריים: האחד, ההפרות כאן הן הפרות כלכליות שהתמריץ שלהן הוא תמריץ כלכלי מובהק. בניגוד לבטיחות שאנחנו מקבלים את העמדה שהושמעה גם על ידי איגוד הטייסים וגם על ידי החברות פעם אחר פעם שגם להם יש אינטרס לשמור על הבטיחות. אלה החיים שלהם, זה המוניטין של החברה וכולי. יכול להיות שפה ושם מכרסמים בשולי הבטיחות, כמו שאנחנו מכירים את עצמנו כבעלי רכב שנגיד לא שמנו את הרכב שלנו לטיפול ב-10,000 קילומטרים אלא ב-11 אלף קילומטרים ולכן לא עשינו כמו שדרוש מאתנו, אבל לא הפעלנו את הרכב שלנו כאשר כל הנורות דלקו כי אלה גם החיים שלנו. זה חוק הטיס ויש שם תמריצים לא רעים לגורמים המפוקחים לשמור על הבטיחות, תמריצים שלהם.

בהסדרות הכלכליות התמריץ לשמור על ההסדר הכלכלי הוא נמוך מראש. אתה פשוט יכול בלי רישוי, בלי היתר, לצבור את כל היתרונות בלי לעמוד בעצם בכללי המשחק. אני חוזרת להסבר של שבוע שעבר ואולי לא הסברתי את זה מספיק טוב, אבל בצד הכלכלי, הספנות למשל פועלת ויש חופש שיט. כל מי שרוצה, יכול לבוא. זה שוק מאוד גדול. התעופה לא פועלת כך. התעופה פועלת כאשר לישראל יש זכויות טיס והיא מחלקת אותן. היא מחלקת אותן. בהסכמים בין לאומיים היא רוכשת אותן, היא מסדירה מול המדינות ואחר כך היא נותנת אותן לחברות התעופה. יש כאן שוק מוסדר ומי שפוגע בשוק המוסדר, לוקח יתרונות ממשיים מהחברות שפועלות לפי השוק המוסדר והוא גם פוגע ביחסים הבין לאומיים של ישראל או יכול לפגוע בהם. אלה קצת שיקולים אחרים מחוק הטיס. אלה לא אותם שיקולים.

היו"ר יצחק וקנין:

בסדר. תמשיכי.

רננה שחר:

לגבי ההקבצות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מעדיף שתקראו הכל.

רננה שחר:

(8) אחרי סעיף 10 יבוא:

"10א. עיצום כספי

הפעיל אדם כלי טיס בהפעלה מסחרי שנדרש לגביה רשיון או היתר הפעלה לחפי חוק זה, בלא רשיון או היתר הפעלה, רשאי המנהל להטיל עליו עיצום כספי לפי הוראות סעיף זה, בסכום השווה ל-150 אחוזים מהסכום הבסיסי.

זה 150 אלף שקלים למי שמפעיל כלי גדול בהפעלה בין לאומית. כלי גדול בהפעלה בין לאומית, מבחינת החתך שלנו. הפעלה מסחרית בין לאומית, כלי גדול. לגבי כלי גדול בהפעלה פנים ארצית או כלי קטן או בינוני בהפעלה בין לאומית, זה יהיה 75 אלף. לגבי כלי קטן או בינוני בטיסה פנים ארצית, זה יהיה 37.5 אלף. אלה הסכומים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

רון גנט:

אנחנו מבקשים להחריג עובדי טיס מטעמו של מפעיל אווירי אבל גם לנושא מפעיל אווירי, יש לנו בעיה עם ההגדרה מאחר שלפי חוק הטיס מפעיל אווירי נחשב למי שבידו רשיון הפעלה אווירי. אנחנו מבקשים להחריג עובד טיס וגם למצוא ניסוח שיענה על היעדר רשיון לגבי מפעיל אווירי.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים עם הערת איגוד הטייסים. אני אומר את העיקרון. קודם כל, אנחנו מסכימים שהכוונה היא להטיל את החובות על המפעיל האווירי עצמו ולא על הטייס מטעמו. בזה אנחנו מסכימים עם איגוד הטייסים.

שנית. אנחנו גם מסכימים עם איגוד הטייסים שאם אדם יזם, רננה שחר קמה בבוקר, עשתה רשיון טיס, היא לא קיבלה רשיון הפעלה אווירי אבל עכשיו היא החליטה להתחיל להפעיל הפעלה מסחרית. זה צריך לחול גם עלי, האיסורים לפי החוק הזה. לא רק מי שקיבל רשיון הפעלה אווירי, האיסורים צריכים לחול עליו אלא גם על אנשים שהם יזמים עוד יותר קריאטיביים ממה שאנחנו מכירים, החוק הזה צריך לחול עליהם.

אלה שתי ההערות שלך?

רון גנט:

כן.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים לשתי ההערות האלה. יש לי כל מיני הצעות נוסח והשאלה אם אדוני רוצה לשמוע אותן עכשיו או אחר כך.

יערה למברגר:

אולי רק נאמר את המהות מבחינת הנוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מציע שאתם תאמרו את המהות, את מה שאתם צריכים, ואני לא אצביע כרגע. נקריא את הדברים.

יערה למברגר:

אינדיקציה לנוסח. אני חושבת שההסדר שהוא בסעיף 16 להצעת חוק הטיס שאושר, שבו בעצם הפרדנו בין החובה להפעיל עם רשיון, וכתוב שלא יפעיל אדם בלי רשיון או שהוא עובד טיס מטעם בעל הרשיון, ואז זה אומר שעובד הטיס לא צריך רשיון בפני עצמו.

רון גנט:

אני רק אזכיר שגם בסעיף 16 הייתה לנו מחלוקת לגבי הנוסח ועדיין אנחנו מקווים להסדיר את הבעיה הלוגית.

איתי עצמון:

מה הבעיה?

רון גנט:

שוב אנחנו חוזרים לאותו נושא שאם אין רשיון, בעצם אני עובד מטעם בעל הרשיון אבל אין לו רשיון.

רננה שחר:

דווקא אז הסכמתם. סליחה שאני אומרת כי אולי דווקא לא הסכמתם ואני לא מבינה בזה. מה שעשינו בסעיף 16, אדוני, הפרדנו בין ההפעלה בלי רשיון לבין ההפעלה בניגוד לתנאים. ההפעלה בניגוד לתנאים חלה על בעל הרשיון. החוק אומר שלא יפעיל בעל רשיון אלא בהתאם לתנאים.

היו"ר יצחק וקנין:

אז זה לא חל עליכם.

רננה שחר:

זה מוציא את הטייס מהמשחק. לגבי החובה להפעיל עם רשיון, אמרנו – ואני חושבת שהסכמתם לזה – שלא נורא אם הטייס פעם אחת כשהוא מתקבל לעבודה יראה את הרשיון.

יערה למברגר:

זה בכלל לא מתעורר.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא חושב שהטייס צריך לחפש ברשיונות החברה, אם יש רשיון או אין רשיון. הוא צריך שהרשיון האישי שלו יהיה תקף, הוא צריך לראות דברים שהם מחובתו כמטיס מטוס. להתחיל לחפש בניירת של החברה, אני לא חושב שזה תפקידו של הטייס. יכול להיות שהסעיף לא ברור. היו דברים עליהם הסכמנו שהם מחובתו של הטייס.

יערה למברגר:

אני חושבת שאין טעם להיכנס עכשיו למה שמדובר בחוק הטיס. בואו נדבר על החוק שנמצא עכשיו לפנינו וכאן לדעתי בכלל לא מתעוררת השאלה הזאת.

לאה ורון:

את נתת תשובה לשאלה שזה בסעיף 16 הוסדר והוועדה פותחת את סעיף 16 ושמה אותו לפניה. חבר הכנסת וקנין רואה שזה לא בדיוק הוסדר לרצונו, ולכן הוא פותח ושואל את השאלה.

יערה למברגר:

אני רוצה לנסות להשיב בצורה אחרת כי לדעתי התשובה היא טיפה שונה בניואנס מסוים. עלו כאן שתי הערות על ידי איגוד הטייסים, ואני מסכימה עם שתיהן. שתיהן נכונות ולשתיהן אנחנו ננסה לתת פתרון. אני אתחיל דווקא מהנושא השני. הנושא השני הוא שבהגדרה של מפעיל ישראלי, נאמר כהגדרתו בחוק הטיס. אז ההגדרה בחוק הטיס פתאום שאבה לכאן את מי שבידו רשיון הפעלה מסחרית לפי חוק הטיס. הקישור הזה הוא קישור שאנחנו הבנו אותו, שאולי זה קישור שלא נכון, שלא מועיל לנו כאן, כי זה לא נכון לקשור את זה למי שבידו רשיון כי מעניינת אותנו המהות, מעניין אותנו שהוא יעשה כאן הפעלה מסחרית ולא אם יש לו רשיון לפי חוק הטיס. אם האדם גם לא ביקש רשיון לפי חוק הטיס, החובות לא חלות עליו? לא הגיוני שהסעיף לא יחול עליו רק כי הוא לא ביקש. לכן המהות היא שלא צריך לקשור בין הדברים. ההגדרה כאן לא צריכה לקשור עם ההגדרה בחוק הטיס אלא היא יכולה לדבר על המהות. למשל, אנחנו נראה אחר כך אם זה בעל כלי הטיס וכדומה. כלומר, מי האדם הזה. אחר כך יש כאן התייחסות לתושבות, כלומר, להגדיר מי האדם ומה ההפעלה שהוא עושה. זה לגבי הנושא של הרשיון. ברגע שאנחנו לא קושרים את זה לרשיון, גם בצורה מסוימת אין את הבעיה הזאת כי אנחנו מדברים על מי האדם הזה. למשל, אני אומר בפשטות למרות שההגדרה תהיה יותר מדויקת, בעל כלי הטיס ואחר כך אנחנו אומרים בסעיף מפעיל ישראלי לא יפעיל או עובד טיס מטעמו. לכן אני לא מבינה למה נוצרת בעיה כי אתה עובד טיס מטעמו.

רננה שחר:

העיקרון מוסכם שהעיצום לא יחול על הטייס ושגם אדם שאין לו רשיון, האיסורים לפי החוק הזה צריכים לחול עליו, מישהו שאין לו רשיון הפעלה אווירית ואנחנו נציע נוסח או נעשה את זה בנוסח.

איתי עצמון:

גם אני מסכים לחלוטין עם ההערות שהעלה כאן איגוד הטייסים. אני חושב שמעבר לכך, כאשר אנחנו קובעים איסור או מטילים חובה בחוק, הסנקציה צריכה להתאים לאותו איסור. כלומר, כאן אנחנו מטילים איזושהי חובה לפעול ברשיון או בהתאם לתנאי הרשיון וזה מוטל על המפעיל ואין כאן חובות אישיות, בחוק רישוי שירותי תעופה, על עובדי טיס. לכן כמובן שצריך להתאים את הסנקציה. מעבר לכך, אני באמת מציע שתביאו לישיבה הבאה נוסח מסודר ואנחנו נדע במה מדובר.

רון גנט:

אני מבקש באותה נשימה לגבי סעיף 16 שגם שם העלינו את ההשגות שלנו לגבי הנוסח עצמו, שהמהות שמוצגת כאן, כמו שהיושב ראש אמר, תהיה שם.

היו"ר יצחק וקנין:

לפני שאני אפתח את הסעיף או לא אפתח אותו, אנחנו הצבענו על הסעיף. אני מציע שאיגוד הטייסים יגיש לי – גם לרננה וגם לוועדה – את הנוסח שאתם חושבים שצריך להיות ותעירו את ההערות שלכם לגבי הסעיף. אנחנו נבחן את זה. במידה שאני אחשוב לנכון שאני צריך לפתוח את הסעיף, אני אפתח אותו. במידה שאני אשתכנע שלא, הסעיף יישאר כפי שהוא.

רוני אמיר ארזי:

הערה נוספת, ואני מתנצלת אם אני קצת מתבלבלת בדברים, אבל לא הייתי בדיון הקודם. אני מבינה שדובר על פרסום הסמכת המנהל ברשומות, אבל דובר על כך שמי שמוסמך על ידי מנהל רשות התעופה האזרחית לא יהיה מוסמך גם לעניין הטלת העיצומים.

איתי עצמון:

אני אמרתי את זה וזאת החלטת הוועדה.

רוני אמיר ארזי:

כן, אבל זה לא מובהר.

איתי עצמון:

זה יובהר בנוסח.

רוני אמיר ארזי:

נאמר שרשאי המנהל.

היו"ר יצחק וקנין:

דנו בזה ואמרנו שבנוסח זה יובהר.

יש עוד הערות? אין. אני מבין שאנחנו לא מצביעים על הסעיף הזה.

רננה שחר:

בסדר.

(ב) המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות סעיף זה בגובה הסכום הבסיסי על כל אחד מאלה:

(1) בעל רשיון שהפר תנאי מתנאי רשיונו המפורט בסעיף 13(א)(1) עד (12).

(2) בעל היתר הפעלה שהפר תנאי מתנאי היתר ההפעלה המפורט בסעיף 8ג(ב)(1) עד (5).

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין. אני מצביע על (ב)(1) ו-(2).

ה צ ב ע ה

סעיף (ב)(1) ו-(2) – אושר

רננה שחר:

(ב1) המנהל רשאי להטיל עיצום כספי לפי הוראות סעיף זה, בשיעור 50 אחוזים מהסכום הבסיסי, על בעל היתר הפעלה שהפר תנאי מתנאי היתר ההפעלה שנקבע לפי סעיף 8ג(ב)(6).

אני רוצה להבהיר שמאחר שמדובר בשיעור של 50 אחוזים מהסכום הבסיסי, אני מציעה שאנחנו גם נקבע שהפרות שנקבעו לעניין מינוי הנציג – ואני אחזור עליהם שוב – בעל היתר הפעלה ששינה נציג ממונה מטעמו ולא הודיע על כך למנהל מראש, או בעל היתר הפעלה שהמנהל הורה לו להחליף נציג הממונה מטעמו והוא לא החליף אותו, יהיה המנהל רשאי להטיל עליו עיצום כספי בשיעור של 50 אחוזים מהסכום הבסיסי.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות. אני מצביע על סעיף (ב1), כולל התיקון.

ה צ ב ע ה

סעיף (ב1) – אושר

רננה שחר:

(ב2) הפעיל אדם כלי טיס בהפעלה מסחרית שנדרש לגביה גם רשיון וגם היתר הפעלה לפי חוק זה, ובאותה הפעלה ביצע שתי הפרות כמפורט להלן, יוטל עליו בשל הפרות אלה עיצום כספי אחד, לפי הגבוה מביניהם -

(1) הפר תנאי ברשיון שנקבע גם כתנאי בהיתר ההפעלה שניתן לו לגבי אותה הפעלה.

(2) הפר תנאי ברשיון, ולא קיבל היתר הפעלה לאותו יעד.

זה נועד לענות על הבעיה שהעלה נציג חברת אל על בדיון הקודם שמאחר שהחברות הישראליות, המובילים האוויריים הישראלים נדרשים גם ברשיון וגם בהיתר הפעלה ויתכן למשל סוגיית היעדים שמוסדרת גם ברשיון וגם בהיתר ההפעלה, כלומר, יתכן כפל הסדרה, אז שלא יוטל עיצום כספי פעמיים אם אותו תנאי באמת נקבע פעמיים. זה מה שבא לפתור הסעיף הזה.

יערה למברגר:

הערת נוסח. אולי במקום לומר באותה הפרה ביצע שתי הפרות, כי אלה לא שתי הפרות אלא זאת הפרה גם של הרשיון וגם של ההיתר.

רננה שחר:

בסדר.

יערה למברגר:

אלה לא שתי הפרות.

איתי עצמון:

באותו מעשה.

היו"ר יצחק וקנין:

זאת הפרה אחת.

איתי עצמון:

אותו מעשה שכרך בשתי הפרות לפי הדין. זאת הכוונה.

יערה למברגר:

אם אותו מעשה מהווה שתי הפרות של הרשיון באיזושהי צורה, זאת לא סיטואציה. נדבר על הסיטואציה שיש הפרה של הרשיון והפרה של ההיתר.

איתי עצמון:

לכן יש לך פירוט ב-(1) ו-(2). אני חושב שאלה שאלות של נוסח שניתן יהיה להבהיר. אני חושב שברור במה המדובר.

רון גנט:

אני חוזר על הערתנו לגבי אדם בקשר לסעיף זה.

רננה שחר:

שהעיצום הכספי לא יוטל על הטייס.

איתי עצמון:

בעקבות הצעת הנוסח שאתם מביאים, נצטרך להתאים כמובן גם כאן את הנוסח.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מקובל.

רננה שחר:

מקובל.

(ג) (1) המנהל אינו רשאי להטיל עיצום כספי בסכום הנמוך

מהסכומים הקבועים בסעיפים קטנים (א) ו-(ב) אלא לפי הוראות פסקה (2).

(2) השר, בהסכמת שר המשפטים, רשאי לקבוע מקרים, נסיבות ושיקולים שבשלהם יהיה ניתן להפחית את סכום העיצום הכספי הקבוע בסעיף זה, בשיעורים שיקבע.

איתי עצמון:

לעניין פסקה (2), אני רוצה לחזור על הערות שהערתי לגבי פרק ט', פרק העיצום הכספי בהצעת חוק הטיס.

הוועדה החליטה ובעצם קיבלה את מה שאני אמרתי, שנושא הפחתת הסכומים הוא חלק אינטגרלי מפרק העיצומים. אני מציע, במקום רשאי לקבוע, לכתוב "יקבע". כלומר, לחייב את השר לקבוע את התקנות האלה. אני מציע גם לקבוע איזושהי תחילה דחויה של סעיף העיצומים. למשל, כל סעיף העיצומים ייכנס לתוקף תוך חודשיים או שלושה ובלבד שעד אז יותקנו תקנות, ואם לא הותקנו, ידחה השר בצו באישור הוועדה את מועד תחילת הסעיף למשל בשישים ימים נוספים. אני לא יודע, אבל אתם מתכוונים להביא את תקנות ההפחתה מכוח חוק רישוי שירותי תעופה יחס עם תקנות הטיס?

קריאה:

כן.

רננה שחר:

אדוני, אנחנו יכולים להסכים להערה הזאת. כמו ההסדר שאישרתם בחוק הטיס.

איתי עצמון:

ההסדר שהצעתי כאן הוא קצת שונה, כי לגבי הצעת חוק הטיס אתם אמרתם שאתם תביאו את התקנות מהר ככל האפשר ולכן הוועדה הסכימה.

היו"ר יצחק וקנין:

בכל מקרה אמרנו שאלה תלויים באלה.

רננה שחר:

עושים את זה ביחד.

איתי עצמון:

אם זה באמת ביחד, אפשר לקבוע את אותו הסדר.

רננה שחר:

כן. זה ביחד. זה גם יכול להיות באותו מכשיר. אלה יכולות להיות אותן תקנות. השר קובע תקנות מכוח כמה חוקים לא פעם ולא פעמיים.

איתי עצמון:

זאת שאלה איך תעשו את זה וזאת לא שאלה שאנחנו צריכים להידרש אליה כעת. אני רק אזכיר מה הנוסח שהוועדה החליטה לגביו בנושא הצעת חוק הטיס. קודם כל, השר באמת יקבע ושתחילתו של הסעיף שנוגע לעיצומים, במועד תחילתן של התקנות ובלבד שהמועד לא יעלה על שלושה חודשים. אם אני לא טועה, כך הוסכם בחוק הטיס. אם לא הותקנו תקנות, ידחה השר בצו את מועד תחילתו של הסעיף לתקופות נוספות של שלושה חודשים, אם אני לא טועה.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

צו באישור הוועדה.

רננה שחר:

כתוב לי שתקנות רשיונות יותקנו בתוך שלושה חודשים מיום פרסומו של החוק והשר רשאי בצו להאריך את המועד להתקנת תקנות רשיונות בשלושה חודשים בכל פעם, ותחילתו של הפרק תהיה ביום תחילתן של התקנות.

איתי עצמון:

וכמובן ההוראה לעניין בו לא הותקנו תקנות ודחיית תחילתו.

רננה שחר:

התחילה ביום תחילתן של התקנות.

איתי עצמון:

בסדר גמור. אנחנו נשים גם את ההוראה של הדחייה בצו, אם לא הותקנו.

היו"ר יצחק וקנין:

רבותיי, יש הערות נוספות? אין הערות. אני מצביע על סעיפים (ג)(1) ו-(2), כולל התיקונים שהוצעו לגבי כל הניסוח.

ה צ ב ע ה

סעיף (ג)(1) ו-(2) – אושר

רננה שחר:

(ד) על עיצום כספי לפי פרק זה יחולו הוראות סימנים ב' ו-ג' בפרק ט' לחוק הטיס, התשע"א-2010 בשינויים המחויבים.

אלה בעצם כל ההוראות הכלליות של איך מטילים עיצום כספי, הנהלים, המועדים וכל מה שאדוני כבר אישר.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין. אני מצביע על סעיף (ד).

ה צ ב ע ה

סעיף (ד) – אושר

רננה שחר:

(ה) בסעיף זה -

"הסכום הבסיסי" – סכום כמפורט להלן, לפי העניין.

(1) לגבי מי שהפעיל כלי טיס גדל בטיסה בין לאומית – 100 אלף שקלים חדשים.

(2) לגבי מי שהפעיל כלי טיס בינוני או קטן בטיסה בין לאומית, או מי שהפעיל כלי טיס גדול בטיסה פנים ארצית – 50 אלף שקלים חדשים.

(3) לגבי מי שהפעיל כלי טיס שלא כאמור בפסקאות (1) ו-(2) – 25 אלף שקלים חדשים.

"כלי טיס גדול", "כלי טיס בינוני" ו-"כלי טיס קטן" – כהגדרתם בסעיף 126 לחוק הטיס, התשע"א-2010.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות?

עמרי טלמון:

זה אולי לא המקום אבל בפעם הקודמת דובר על מקרה שאותנו מעניין במיוחד והוא שטייס פרטי שוכר כלי טיס ובדרך כלל זה כלי טיס קטן. הוא שוכר אותו מחברה שמשכירה אותו כאשר ברור שזו הפעלה מסחרית, אבל ברגע שטייס פרטי לקח את המטוס, הוא משתמש בו באופן פרטי, כך שהוא בעצם מפעיל כללי ולא מסחרי. כאן יש סוגיה שלפחות כיום היא לא ברורה לגמרי. היכן המטוס המסחרי הופך בעגה עממית למטוס פרטי בזמן שהטייס הפרטי שכר אותו?

רננה שחר:

מה שעמרי אומר זה נכון. בעיניי זה ברור, אבל אני אעשה עוד עם את המקבילה לרכב. כאשר חברת הרכב משכירה לנו רכב, היא מפעילה מסחרית של כלי רכב אבל אני, כשאני באה לשכור את הרכב, אני שוכרת אותו להפעלה פרטית. זה קורה גם בעולם הרכב כאשר מצד המשכיר זאת הפעלה מסחרית ומצד השוכר זאת הפעלה פרטית.

אני מפנה את הוועדה להגדרת הפעלה מסחרית ואולי אני אקריא אותה בהמשך, שאומרת הפעלת כלי טיס לצורכי עסק שעיקרו הסעת נוסעים, הובלת טובין ומתן שירות, בעצם כאשר הטייס הפרטי שבא לשכור את הכלי, הוא לא מפעיל בהפעלה מסחרית ולכן כל האיסורים מכוח החוק לא חלים עליו והוא לא צריך לזה רשיון וכולי.

עמרי טלמון:

בכל זאת יש כאן הבדלים לעומת השכרת רכב. אני אתן דוגמה אולי יותר ספציפית. מטוס בהפעלה מסחרית מחויב בבדיקה יומית ובבדיקה לפני טיסה. בדיקה יומית היא בתוקף ל-24 שעות ובדיקה לפני טיסה, היא ממש לפני טיסה. בנוסף לזה מטוס מסחרי חייב בבדיקה יומית על ידי עובד טיס בעל רשיון, מכונאי בעל רשיון, ומטוס פרטי או בהפעלה כללית כפי שקוראים לו עכשיו, הטייס עצמו עושה את הבדיקה היומית. כאשר טייס לוקח את המטוס המסחרי, ההסדר היום הוא בעייתי. אומרים לו שהוא שישה ימים יעשה את הבדיקה היומית וביום השביעי צריך לעשות אותה מכונאי. אדם שלוקח מטוס, הוא יוצא אתו לסיבוב של יותר משבעה ימים, יש לו היום בעיה חמורה ואת זה צריך לפתור. ברגע שאדם שכר מטוס שהוא אמנם בהפעלה מסחרית, צריכים לחול עליו התנאים של מטוס פרטי. זה סוויצ' וזה לא דומה להשכרת רכב ששם זה לא משנה כי עושים טיפול 10,000 כך או אחרת וגונבים אלף קילומטרים וזה לא נורא. בהפעלה מסחרית זה כן נורא ולכן צריך למצוא פתרון לסוגיה הזאת. ברכב, אם לא עשית טיפול בדיוק ב-10,000, אתה לא עבריין, אבל במטוסים, כן.

לאה ורון:

מה שלמעשה מפריע לך שבתום שבעת הימים או ביום השביעי צריכה להיעשות בדיקה על ידי מכונאי?

עמרי טלמון:

בוודאי. זאת אחת הדוגמאות אולי הכי חמורות כי יש מקומות שם אין מכונאי בטווח של מאה מייל.

רננה שחר:

אנחנו נתחיל מכך שההערה נכונה ככל שתהיה, אני עדיין לא אומרת שהיא נכונה, היא לא קשורה כלל לחוק רישוי שירותי התעופה ולתיקון שאנחנו עוסקים בו.

לגבי האכסניה הנכונה שאולי כן צריך לטפל בזה, וזה באמת בלי להיכנס לגופן של הבעיות. ברגע שחברת אלדן משכירה רכבים – וסליחה שאני שוב לוקחת אותנו לעולם הרכב המוכר לכולנו – באופן תדיר לציבור, איזו רמת תחזוקה היית מצפה שיהיה לרכבים האלה, האם באמת כמו של כלי מסחרי או של כלי פרטי. אני לא אומרת שמה שעמרי אומר זה נכון. אני לא אומרת שבאמת כאשר משכירים באופן תדיר לנהגים אחרים, לטייסים שונים, הרמה צריכה לרדת כאילו זה טיס פרטי, כי זה לא הטייס שמכיר את הכלי במשך כל השנה, אין לו את הרגישויות לכלי ודברים מהסוג הזה, אבל אני שמה את זה בצד. אני מניחה שההסדר הנכון של דבר כזה בכל מקרה הוא במסגרת תקנות הטיס, תוכנית התחזוקה של הכלים הספציפיים האלה, ההתקשרויות שיש בין הבעלים שמשכיר את הכלי לבין שוכר שלו וכולי. בוודאי זה לא שייך לכאן.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מסכים אתך לגבי המיקום של זה, אבל לגבי ההערה, ההערה במקומה. בתקנות יצטרכו לקחת את זה בחשבון.

עוד הערות? אין. אני מצביע על סעיף (ה)(1), (2) ו-(3).

ה צ ב ע ה

סעיף (ה)(1), (2) ו-(3) – אושר

רננה שחר:

(8א) בסעיף 11, בסעיף קטן (א) -

(1) בפסקאות (1) ו-(2), במקום "בטיסה מסחרית" יבוא "בהפעלה מסחרית".

(2) פסקה (3) – תימחק.

אלה התאמות לנושא של הפעלה מסחרית, טיסה מסחרית, שעלו כאן בדיון הקודם.

איתי עצמון:

האם תוכלי להסביר מה התיקון?

רננה שחר:

סעיף 11 הוא סעיף העונשין. כזכור בדיון הקודם עלו שתי הערות. הערה ראשונה מצד היועץ המשפטי של הוועדה שאמר לנו שהיום בחוק רישוי שירותי תעופה צריך רשיון גם להפעלה של טיסה מסחרית וגם להשכרת כלי טיס לטיסה מסחרית. דיברנו על מה קורה עם אותן חברות שמשכירות כלים לחברות מסחריות והאם הן ייכנסו אם נמחק את הנושא של ההשכרה. זאת הייתה הערה ראשונה.

הערה שנייה הייתה מטעמו של נציג התעשייה האווירית, רזיאל, שאמר שהגדרה של טיסה מסחרית, כפי שאנחנו משאירים אותה, שוב מכניסה את הטיסות של התעשייה האווירית במסגרת היותה יצרן ומתכנן כלי טיס כטיסה מסחרית וכי אנחנו יודעים שזה לא כי הוא לא צריך רשיון מסחרי לפעילויות האלה.

לכן אנחנו מציעים להוסיף סעיף קטן (א) לתיקון הזה שבעצם מפנה להגדרות מחוק הטיס.

איתי עצמון:

את כרגע מדברת על הגדרות שעוד לא קראנו ולא דיברנו עליהן. הבנתי שאתם אמורים להביא נוסח חדש לעניין הזה.

רננה שחר:

אם כן, לא לטפל בזה?

איתי עצמון:

אני מציע שלא, כי הכל קשור לעניין של לא יפעיל אדם בנושא של העיצום הכספי. צריך להיות תיקון רוחבי שיהיה ברור ויובהר לוועדה בדיוק מה התיקונים שעושים. זאת לא איזושהי התאמת נוסח כי אתם רציתם להחליף את טיסה מסחרית להפעלה מסחרית.

רננה שחר:

בסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

עדיף שנדלג.

איתי עצמון:

כרגע אנחנו מאשרים בעצם רק את מחיקת פסקה (3). נכון? זאת בעצם ההתאמה.

רננה שחר:

לנושא של ההשכרה. בסדר. זה לא משנה.

(9) בסעיף 23, אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

"(ב1) השר לא יתקין תקנות לפי חוק זה אלא לפי הצעת רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005, או לאחר התייעצות עמה".

מתן מעמד סטטוטורי מייעץ לרשות התעופה האזרחית בהתקנת התקנות לפי החוק. זה דומה למה שיש בחוק הטיס ודומה למה שיש בהרבה מאוד רשויות בחקיקה.

איתי עצמון:

מאחר שאנחנו מתקנים את חוק רישוי שירותי תעופה, מכיוון שהשאלה של אצילה עלתה כאן, אני מציע לעשות איזשהו תיקון שהוא מתחייב מהדין הנוהג. מדובר על חוק מאוד ישן, חוק מ-1963, בנושא אצילת סמכויות. בסעיף 19 לחוק רישוי שירותי תעופה נאמר ש"שר התחבורה רשאי לאצול לאחר לרבות למנהל רשות התעופה האזרחית ולעובדי הרשות כמשמעותם בחוק רשות התעופה האזרחית כל סמכות מסמכויותיו, למעט הסמכות לפי סעיפים 15 ו-18 והסמכות להתקין תקנות בנות פועל תחיקתי". כמובן שהוא לא רשאי לאצול לאחר אלא רק לעובד מעובדי משרדו והדבר גם קבוע כיום בדין. זאת פשוט התאמת נוסח, אם אפשר לקרוא לזה כך.

רננה שחר:

אנחנו מסכימים לכך.

עמרי טלמון:

לגבי חובת התייעצות. בזמנו דובר על זה לא מעט וכאן החוק אומר במפורש שהשר חייב להתייעץ עם רשות תעופה אזרחית וזה בסדר גמור, אבל נדמה לי שרצוי לפחות שהוא יתייעץ עם ציבור הצרכנים של שירותים ונותני השירותים, קרי, חברות התעופה. בזה לא מחייבים אותו ואני מניח שרננה מיד תגיד שזה לפי הוראות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אומר לך משהו שאני חוזר עליו הרבה פעמים. בהרבה חוקים מופיעה התייעצות. אמרתי את זה גם אתמול וגם בישיבה הקודמת. חובת התייעצות לא מחייבת את השר בשום דבר אלא היא רק חובת התייעצות בלבד. אם השר יחליט בסופו של דבר שהוא לא מתייחס לשר אחר, עד כדי כך אתה מדבר עם הציבור, אז קל וחומר לגבי הציבור.

איתי עצמון:

הוא ישקול.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור שהוא שוקל. הוא שוקל. הרי כל הוויכוחים שיש לנו כל היום כאן, לפעמים הם בין שני שרים. השר הזה חייב להתייעץ. זאת הסכמת שר. הסכמתו של השר השני. כאן אתה אומר התייעצות. אם זאת התייעצות, הוא יכול לשקול את הדברים אבל הוא לא מחויב לקבל את מה שהשר השני מייעץ לו, וקל וחומר אם הציבור מייעץ לו. התייעצות היא התייעצות והיא לא מעלה ולא מורידה.

יערה למברגר:

אני חייבת להסב את תשומת הלב להנחיית היועץ המשפטי לממשלה לגבי התייעצות בין משרדים. כמובן שבסוף הוא רשאי להחליט אחרת, אבל ההנחיה הזאת כן מפרטת חובות מסוימות שיש לשר שמתייעץ עם שר אחר ומבחינת משרד המשפטים והיועץ המשפטי לממשלה, התייעצות, יש בה חובה מסוימת ואנחנו מדברים על חובת ההיוועצות.

היו"ר יצחק וקנין:

ברור. אבל בסופו של דבר ההחלטה היא של השר.

יערה למברגר:

בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה יש חובת היוועצות בציבור שעלול להיות מושפע מהצעת התקנות. זה קיים בהנחיית היועץ המשפטי לממשלה. כידוע לציבור עובדי הטיס, זה מקוים בנאמנות על ידי רשות התעופה האזרחית.

עמרי טלמון:

למה כאן מזכירים במפורש? למה צריך אזכור מפורש?

יערה למברגר:

זה חלק מהמעמד, כאשר אתה בונה רשות שלטונית ואתה נותן לה סמכויות וקובע את מעמדה.

היו"ר יצחק וקנין:

כתוב כאן שהשר כץ מזהיר מאסון תעופה. מצדי שידונו בחוק הטיס יומם ולילה. שוב, אם חלילה וחס יקרה משהו. מר טלמון, יש לך קצת ניסיון בחקירת תאונות ואתה גם זקן היושבים כאן. אני בטוח שאם מחר חס וחלילה יקרה משהו, הוא יאמר שהנה, הוא אמר. אתה מסכים אתי?

עמרי טלמון:

כן.

לאה ורון:

כמה זמן הצעת החוק - או תזכיר הצעת החוק - הייתה מונחת במשרדי הממשלה עד שהיא הגיעה לכנסת לקריאה הראשונה.

רננה שחר:

מישהו כאן בדק את זה. דוח מבקר המדינה האחרון.

היו"ר יצחק וקנין:

אני עשיתי קצת שיעורי בית. אני נכנס למקום שאני לא כל כך מכיר אותו. טייס לא הייתי. כשאתה נכנס לתחום כזה, אתה צריך לעשות שיעורי בית. את יודעת שכל תזכיר החוק היה מוכן בעבר, לקחו אותו וגנזו אותו ולא התייחסו אליו. התחילו אותו מחדש. הרגולטור החליט שהוא לא רוצה להתייחס למה שהכינו לו בעבר. יכול להיות שלקחתם דברים מכאן ומשם.

יערה למברגר:

אחרי שעוברות שנים רבות יש צורך בעדכון.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא בטוח שעברו שנים רבות.

לאה ורון:

מהגרסה האחרונה.

יערה למברגר:

הגרסה האחרונה הייתה בשנת 1996. משרד התחבורה, בנובמבר 2008, פרסם תזכיר חדש.

בועז חטיבה:

בשנת 2007. תזכיר חוק הטיס, נובמבר 2007.

יערה למברגר:

נובמבר 2007. בנובמבר 2007 פורסם תזכיר חדש שהתבסס 11 שנים, יצאנו מהכחול.

רננה שחר:

צריך לתת כאן את השבח על העבודה שנעשתה.

היו"ר יצחק וקנין:

בסך הכל אנחנו משתדלים לעשות כאן עבודת קודש.

לאה ורון:

צריך לזכור שהצעת החוק מגיעה לכנסת לראשונה לקריאה הראשונה ב-8 בפברואר 2010. היא התעכבה רבות במשרדי הממשלה.

איתי עצמון:

הוועדה דנה בה מדי שבוע.

לאה ורון:

נכון. הוועדה דנה בה מדי שבוע וחבר הכנסת וקנין הביע נכונות לכך.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מוכן לעשות יותר. אמרתי לכם שדבר אחד אני לא אהיה מוכן. בסופו של דבר כל מה שאני עושה כאן, כל העבודה שאני משקיע, כי יכול להיות שחלילה וחס ההשלכות האלו יכולות להיות לתקופה שאני בכלל לא אהיה כאן ויהיו חברי כנסת אחרים, ואז אני אגיד איך לא שמתי לב, אולי לא הייתי ער מספיק לדבר כזה או אחר. לי יש מספר דברים שמונחים לי בראש ולכן אמרתי שאני רוצה ללכת ולראות דברים מסוימים. נכון שעשיתי גם דברים שאתם לא יודעים. ביקרתי במקומות בלי ידיעת אף אחד. אני עושה את הדברים ביוזמתי שלי. יש כאן אחריות כבדה. האמת היא שיש כאן אחריות לא פשוטה כי אסון אווירי, חלילה וחס, אם יהיה, זאת תהיה קטסטרופה. זה לא אסון רגיל. גם באסון האחרון של מכבי האש, זרקתי משהו בוועדת הכספים וצילמו את זה, אבל אף אחד לא מתייחס אליו עד הרגע הזה ואני מדבר במלוא הרצינות. זאת ידיעה שלא הרבה יודעים אותה. אני אמרתי שהאוטובוס לא היה צריך להיכנס לשם בכלל וכל האסון הגדול וכל העליהום הגדול שיש כרגע, אין לי ספק ששירותי הכבאות הם למטה למטה. אני מכיר את זה מוניציפאלית, מהתפקידים הקודמים שלי. אני אומר לכם שהאוטובוס לא היה צריך להיכנס לשם כי חצי שעה לפני כן כבר לא היה אסיר אחד בכלא דמון. עד עכשיו אף אחד לא מכחיש את זה. הלכו לרומ"ח והוא אמר שכל מה שאומר חבר הכנסת וקנין, מילה במילה, לא היה אסיר אחד חצי שעה לפני כן. זאת אומרת, אם היה תיאום בין גורמי המשטרה, היו אומרים לו שלא ייכנס לשם כי אין לו מה להיכנס לאזור כי אין אסיר אחד. לשם מה הביאו אותם? רק כדי כלא דמון ולא כדי לכבות את השריפה. הם באו בשביל כלא דמון. אלה הלכו להיהרג סתם. מישהו כאן עשה פשלה וצריך לראות בסדר הזה מי עשה את הפשלה. את זה מטייחים הכי הרבה כי אף אחד לא רוצה לבדוק איפה שרשרת הפשלות בקטע הזה. מישהו אמר להם לבוא ולפנות את האסירים, אבל מי זה שאמר להם? היה צריך לומר להם שכבר אין אסיר אחד כאן, אל תתקרבו. חצי שעה זה המון זמן. חצי שעה לפני שהם הגיעו, פינו את האסירים. חצי שעה לפני אסון האוטובוס ואת זה אני יודע מגורם מוסמך בשטח. אמרתי את זה וכולם מגלגלים עיניים.

עמרי טלמון:

שאלת אותי שאלה ואני רוצה לענות עליה. אני לא יודע מה אמר השר או לא אמר השר, אבל אני יכול להבטיח אותך נאמנה שבטיחות הטיסה תלויה בחוק הזה מעט מאוד. החוק הזה בעיקרו דרוש מפני שהוא מכסה הרבה דברים שלא היו מכוסים. דבר המלך במועצתו וכן הלאה וכן הלאה.

גד רגב:

אני מתנגד התנגדות מוחלטת לאמירה הזאת.

עמרי טלמון:

בטיחות הטיסה תלויה למשל יותר מכל החוק כולו בפעולה בשטח של יישום המלצות ודברים כאלה שאין להם שום קשר לחוק.

לאה ורון:

אי אפשר לתלות את כל בטיחות הטיס בישראל בהצעת חוק הטיס.

עמרי טלמון:

בדיוק כך.

לאה ורון:

ועדת הכלכלה הייתה זו שעשתה את הצעת החוק שהקימה את רת"ע כרשות וניסתה לתת לה עצמאות גדולה. במשך לפחות שנתיים היו קשיים גדולים מאוד באיוש רת"ע ומשרד התחבורה ורת"ע לא הגיעו לסיכומים עם האוצר וכולי. לא כל האחריות לבטיחות הטיס נופלת לפתחה של ועדת הכלכלה ולדיונים שמתקיימים יומם ולילה.

עמרי טלמון:

את מנסה לשכנע אותי? אני משוכנע לגמרי.

לאה ורון:

אנחנו מחזקים אחד את השני.

עמרי טלמון:

מצד שני אסור שהחוק הזה, אחרי ששמונים שנים מחכים לו, יהיו בו חורים. הוא צריך להיות חוק מסודר שמתאים לכל הנסיבות.

היו"ר יצחק וקנין:

לכן אתה יושב כאן, להעיר לנו הערות.

עמרי טלמון:

נכון. לכן אני יושב כאן. בדיוק כך.

היו"ר יצחק וקנין:

מכל מלמדיי השכלתי ומזקנים אתבונן.

עמרי טלמון:

לטעון שבגלל החוק הזה בטיחות הטיסה לא קיימת, זאת טענה משוללת כל יסוד. אני חותם על זה.

היו"ר יצחק וקנין:

אני מקווה שלא נפגעת שאמרתי "ומזקנים אתבונן". חז"ל אומר שאין זקן אלא מי שקנה חכמה.

עמרי טלמון:

אני לא מתווכח עם עובדות. גילי הוא עובדה ידועה. לאה יודעת מה גילי לפי מספר תעודת הזהות שלי.

היו"ר יצחק וקנין:

אלה היו הערות כלליות. חשוב שאנחנו נדע היכן אנחנו נמצאים. אני אומר לכם שאם זה תלוי בי, אני מוכן כל זמן שאני אדרש, כל זמן שלאה מאפשרת לי, לפי הלחץ שיש לה, לשבת. אנחנו נמצאים בסוף שנה, בתקציב של שנתיים, בחוק הסדרים, ואני בעצמי רץ מקצה לקצה, מוועדת הכספים בה אני חבר לוועדת הכלכלה ואני חבר גם ועדת האתיקה ושם יש לנו הרבה דברים שאנחנו צריכים לדון בהם.

רננה שחר:

נחזור לדיון אדוני?

היו"ר יצחק וקנין:

ודאי.

רננה שחר:

ב-159(1) אנחנו הוספנו את הדברים האלה. אתם לא רוצים שנתייחס לזה היום.

היו"ר יצחק וקנין:

לגבי כל 159, אנחנו לא נצביע. מה שהצבעתי, הצבעתי, אבל מה שלא הצבענו, נשאיר את זה לישיבה הבאה לאחר שנקבל תיקוני נוסח כאלה ואחרים, מה שתביאו לנו, בהתייחס להערות שהעירו איגוד הטייסים ואחרים. אנחנו נתייחס לכל.

רננה שחר:

160. תיקון חוק הטיס (עבירות ושיפוט)

בחוק הטיס (עבירות ושיפוט), התשל"א-1972, בסעיף 1 –

1. במקום ההגדרה "כלי טיס צבאי" יבוא:

'"כלי טיס צבאי" – כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע-2010".

(2) במקום ההגדרה "מנחת" יבוא:

""מנחת" – שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, שאינו שדה תעופה".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות. תסבירי לנו במה מדובר.

רננה שחר:

חוק הטיס, עבירות ושיפוט, הוא חוק שמאמץ בישראל שתי אמנות שנוגעות לטרור אווירי – אמנת האג ועוד אמנה שאני לא זוכרת את שמה כרגע. התאמות הנוסח האלה הן בעצם התאמות שנדרשות בכלל שאנחנו מחליפים את חוק הטיס מ-1927 לחוק הטיס מהיום. לכן נדרשות שתי התאמות נוסח. זה כל מה שאנחנו מציעים לעשות בחוק הזה.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין הערות לסעיף 160(1) ו-(2). אני מצביע על הסעיף.

ה צ ב ע ה

סעיף 160(1) ו-(2) – אושר

רננה שחר:

161. תיקון חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית)

בחוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), התשל"ז-1977 –

(1) בסעיף 1 -

(א) אחרי ההגדרה "מכשיר עזר לתעופה" יבוא:

""מנחת" – שטח יבשתי או ימי לרבות כל מבנה, מתקן או ציוד שבו, המשמש או המיועד לשמש, כולו או חלקו, לנחיתה, להמראה, להסעה או לחנייה של כלי טיס, שאינו שדה תעופה".

(ב) במקום ההגדרה "שדה תעופה", "מנחת" יבוא:

""שדה תעופה" – כהגדרתו בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977".

(3) בסעיף 14, ברישא, במקום "או חומרי נפץ" יבוא "חומרי נפץ, או חומר מסוכן, כהגדרתו בחוק הטיס, התש"ע-2010, העלול לסכן את ביטחון כלי הטיס".

(2) בסעיף 17, אחרי סעיף קטן (ב) יבוא:

(ג) סמכויות השר לפי סעיף זה יופעלו בהתייעצות עם מנהל רשות התעופה האזרחית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים".

היו"ר יצחק וקנין:

הערות.

איתי עצמון:

יש כאן תיקונים לסעיפי ההגדרות ואני מניח שמדובר על תיקונים טכניים, על התאמות נוסח להצעת חוק הטיס, אבל בפסקאות (2) ו-(3) בעצם יש הוראות מהותיות שאני מציע שתסבירי לוועדה מה טיבם של התיקונים המוצעים.

רננה שחר:

פסקה (3) התחלקה לפני פסקה (2), ואני מתנצלת על כך. התיקון של סעיף 14, אם אתם זוכרים, כאשר היה כאן דיון על הגדרת חומר מסוכן, סעיף 1 להצעת חוק הטיס, שירות הביטחון הכללי ביקש שהנושא של נשיאת חומרי נפץ או נשיאת חומרים מסוכנים יהיה לא רק חומר מסוכן שהוא מסכן את הבריאות או את הבטיחות כפי שזה מוגדר בחוק הטיס אלא גם אם הוא מסכן את ביטחון כלי הטיס. מאחורי הקלעים ולא בתוך הוועדה היו הרבה דיונים ובסופו של דבר סוכם עם שירות הביטחון הכללי שהנושא הזה של חומר מסוכן שעלול לסכן את ביטחון כלי הטיס ימצא את מקומו בחוק הביטחון בתעופה האזרחית ובעצם סעיף 14 הוא הסעיף שאומר שאסור לשאת בכלי טיס כלי נשק וחומרי נפץ וכולי. בתוכו זה ייכנס.

איתי עצמון:

בואי נחזור לרגע צעד אחד אחורה. תסבירי לוועדה מה בעצם מסדיר חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית).

רננה שחר:

חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית) מסדיר את הוראות הביטחון שניתנות לחברת תעופה ולמפעיל מתקן תעופתי, אין אם זה שדה תעופה או בין אם זה מנחת. כמו שאתם יודעים, סידורי הביטחון הם סידורים רבים. חלקם ניתנים מכוח חוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים וחלקם ניתנים מכוח חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית). בעצם הסמכות העיקרית שם היא סמכות שר התחבורה לתת למפעיל כלי טיס ומפעיל מתקן תעופתי הוראות לנקיטת אמצעי ביטחון. זאת הסמכות העיקרית. אחר כך הוא מסדיר את הנושא של נשיאת נשק בכלי הטיס, של מי שמוסמך לבדוק את הדברים האלה, סמכויות חיפוש, זיהוי וביצוע שבעצם אומרות שאיש ביטחון, שוטר, חייל וחבר הג"א יכול לבדוק את זה. בפרק ה' מדובר על איסור נשיאת כלי נשק וחומרי נפץ וזה מסדיר את זה שאסור להיכנס לכלי טיס עם כלי נשק וחומרי נפץ. זה חוק ביטחוני.

איתי עצמון:

יש לי כמה הערות לתיקון. ראשית, הערה טכנית. אנחנו בדקנו לאורך חוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית) ויש עוד אזכורים לחוק הטיס 1927 שאותו כאמור הוועדה החליטה לבטל. צריך לתקן גם בהגדרת מפעיל בחוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית), בספקה (2), שם כתוב "לעניין מנחת, בעל רשיון למנחת לפי חוק הטיס 1927". צריך לתקן גם בסעיף 16 לחוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית) שעניינו עונשין.

רננה שחר:

סעיף 16(ה).

איתי עצמון:

כן. סעיף קטן (ה), בו נאמר: "הורשע אדם בעבירה לפי סעיף זה, רשאי בית המשפט בנוסף לכל עונש אחר לבטל – לפי סעיף (2) - רשיון מנחת שניתן לנשפט לפי סעיף 9 לחוק הטיס 1927, בפסקה (3), לבטל רשיון עובד טיס שניתן לנשפט לפי חוק הטיס 1927".

רננה שחר:

אנחנו מסכימים.

איתי עצמון:

אני מציע לערוך איזה שהן התאמות נוסח ולהפנות גם לסעיפים הרלוונטיים בהצעת חוק הטיס.

רננה שחר:

בסדר. אנחנו מסכימים.

איתי עצמון:

אלה הערות יותר טכניות.

הערה נוספת לתיקון שלכם לסעיף 14. לא כל כך ברור לי מה זה לסכן את ביטחון כלי הטיס. ככל שאני הבנתי מההסבר שלך ומעיון בחוק, מדובר על אמצעי ביטחון לאבטחת ביטחונם של בני אדם או מטען, וכאן מדובר על ביטחון כלי הטיס. השאלה אם לא צריך להבהיר כאן שמדובר על הנוסעים ועל המטען.

יערה למברגר:

מה זאת אומרת הביטחון של כלי הטיס?

רננה שחר:

בסדר. כמובן שביטחון כלי הטיס זה גם הביטחון של הנושאים.

יערה למברגר:

גם החוק נוקב בסעיפים אחרים והוא מדבר על ביטחון הנוסעים בכלי הטיס והמטען המובל בו.

רננה שחר:

בסדר. אין בעיה.

איתי עצמון:

איך יהיה הנוסח? לרבות על נוסעיו והמטען שלו?

רננה שחר:

כן. לרבות או בכלל זה.

היו"ר יצחק וקנין:

העיקרון ברור לחלוטין.

אילון טל:

השאלה היא אם עושים כאן איזושהי הפרדה בין המונח בטיחות לבין המונח ביטחון.

רננה שחר:

כן.

אילון טל:

בחלק מהדברים יש דברים שמתאימים לבטיחות.

רננה שחר:

החוק הזה הוא חוק על ביטחון. הוא לא מדבר על בטיחות. גם הסעיפים האחרים מדברים על ביטחון הנוסעים וביטחון הטובין.

בועז חטיבה:

אני מבקש לשאול שאלה ואני מתנצל מראש על כך שאני לא בקיא בקטע הזה של ביטחון תעופה אזרחית אבל היה משהו בדברים שרננה אמרה בתשובתה. נתתם את דעתכם על המצבים המיוחדים שהחברות הישראליות מטיסות טיסות מיוחדות במטוסי מטען? אמרת משהו שגרם לי לחשוב שאולי יש כאן איזו התנגשות. אני לא יודע אם צריך לפתוח את זה לדיון כאן, אבל אותן טיסות מיוחדות שמטיסות.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים. האם כאשר מטיסים מטען, מטיסים גם נוסעים? אני לא מאמין שיש דבר כזה.

בועז חטיבה:

לא. אלה טיסות מיוחדות.

גד רגב:

לטעמי יש הפרדה מאוד ברורה. אם המטוס טס כטיסה אזרחית, הוא ממילא כפוף לחוקים האזרחיים. אם אתה מתכוון למצבים שהוא לא טס תחת תעופה אזרחית, למשל כאשר הוא מגויס או מקרים כאלה, אז ממילא הוא עובר לסטטוס אחר.

בועז חטיבה:

הוא מטוס אזרחי אבל מבצע טיסה עבור משרד הביטחון.

רננה שחר:

אני מפנה אותך לסעיף 15 לחוק הטיס (ביטחון בתעופה האזרחית) שקובע שסעיף 14 לא יחול על, ומונה את המקרים בהם הוא לא יחול. קודם כל זה כמובן על איש ביטחון, שוטר, חייל או חבר הג"א. שנית, אדם המוביל כלי נשק או חומרי נפץ בכלי טיס אם הם אינם מצויים בהישג ידו בזמן הטיסה והוא הודיע מראש על כך למפעיל כלי הטיס והמפעיל הסכים להובלה. זאת אומרת, זה כמטען.

בועז חטיבה:

כן, כמטען. אני שואל אם נתתם דעתכם על כך שלא יהיה פתאום מצב שצריך לעשות משימה ולא ניתן כי כאן משהו נקבע.

רננה שחר:

כן. נתנו את דעתנו. אני מפנה אותך לסעיף 15 לחוק ואם יהיו לכם בעיות, תפנו אלינו.

בועז חטיבה:

זה יותר קאל ואל על.

היו"ר יצחק וקנין:

זה מעוגן בחקיקה. מה ששאלת, מעוגן בחקיקה.

יש הערות נוספות? אין הערות. אני מצביע על סעיף 161, כולל התיקונים שהוצעו ושינויי הנוסח לסעיפים.

ה צ ב ע ה

סעיף 161 – אושר

רננה שחר:

162. תיקון חוק רשות שדות התעופה

בחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977 -

(1) בסעיף 1, בהגדרה "חוקי הטיס 1927", יבוא "חוק הטיס, התש"ע-2010".

(2) בסעיף 5(ד), בסופו יבוא "ומחוק הטיס, התש"ע-2010".

(3) בסעיף 30, בסופו יבוא:

"(ג) לא יאשר שר התחבורה ולא יקבע כללים, לפי סעיף זה, לעניין הפעלתם או בטיחותם של שדות תעופה, אלא בהתייעצות עם רשות התעופה האזרחית שהוקמה לפי חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005".

איתי עצמון:

עוד התאמת נוסח, מכיוון שאנחנו מנקים את ספר החוקים של מדינת ישראל מהאזכור לחוק הטיס 1927. סעיף 56 לחוק רשות שדות התעופה הוא בעצם תיקון עקיף לחוק הטיס 1927 ואני מציע למחוק גם אותו, אם זה מקובל.

רננה שחר:

עלינו זה מקובל.

עמרי טלמון:

אני דוחף את חוטמי לעניין שלא כל כך שייך לי, אבל אם השר חייב להתייעץ ביחס לבטיחות שדות התעופה עם רשות התעופה האזרחית, האם אין הוא חייב להתייעץ עם רשות שדות התעופה למשל?

רננה שחר:

זה כתוב.

עמרי טלמון:

ועם החוקר הראשי למשל? מדובר על בטיחות.

קריאה:

החוקר הראשי לא אחראי על הבטיחות.

היו"ר יצחק וקנין:

רננה, הבנתי שעשיתם תיקונים בסעיף (2) ו-(3). אולי תסבירי לנו.

איתי עצמון:

תסבירי לוועדה מה התיקונים שאתם מביאים, התיקונים המהותיים.

רננה שחר:

סעיפים (1) ו-(2). סעיף 5(ד) לחוק רש"ת – סעיף 5 מונה את תפקידי רשות שדודת התעופה - אומר ש"האמור בסעיף זה לא יתפרש כגורע מסמכות על פי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה-1965". זאת אומרת, רש"ת כפופה לדיני התכנון והבנייה ואין על כך ויכוח. הוספנו כאן "ומחוק הטיס, התשע"א-2010" כדי להבהיר שהנושא של רישוי שדות התעופה בעצם שנכנס לראשונה בחוק הטיס, כפי שהוא מתחייב על פי נספח 14 לאמנת שיקגו, הוא חל על רשות שדות התעופה ואין בכך כדי לגרוע. זה התיקון הזה.

לגבי סעיף 30. סעיף 30 מדבר על סמכות רשות שדות התעופה לקבוע כללים. לרשות שדות התעופה יש סמכות לקבוע כללים הן לעניין ההתנהלות שלה והן לעניין אחזקת שדות התעופה של הרשות, נמלם, הפעלתם והפיקוח עליהם וביצוע יעיל של תפקידיה. אני יכולה למיין את הכללים של רשות שדות התעופה לשני סוגים של כללים, ואחר כך רינה תוכל להשלים, אבל יש כללים שנוגעים למועצת הרשות, לחברים במועצת הרשות, כל מיני כללי רשות שדות התעופה. לא מוצע שרת"ע, יהיה לה מעמד מייעץ ביחס לכללים האלה. יש כללים שנוגעים ממש להפעלת השדה, בין אם אלה שינוע חומרים מסוכנים בשדה התעופה, דברים מהסוג הזה. בזה אנחנו הצענו – וזה מקובל על רשות שדות התעופה, מקובל על כל הממשלה – שלרת"ע יהיה מעמד מייעץ מכוח העובדה שהיא בעצם הרגולטור המקצועי של הנושא של הבטיחות והתפעול של שדה התעופה.

אלה שני התיקונים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות? אין. אני מצביע על סעיף 162 עם השינויים.

ה צ ב ע ה

סעיף 162 – אושר

רננה שחר:

163. תיקון חוק מניעת זיהום הים (הטלת פסולת)

בחוק מניעת זיהום הים (הטלת פסולת), התשמ"ג-1983, בסעיף 1, במקום ההגדרה "כלי טיס" ו"כלי טיס ישראלי" יבוא:

""כלי טיס" ו"כלי טיס ישראלי" – כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010".

אנחנו מבקשים שבסעיף הזה יהיה כתוב כלי טיס וכלי טיס ישראלי, כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010, למעט כלי טיס צבאי, כלי טיס משטרתי וכלי טיס של המדינה כהגדרתם בחוק האמור. זה מתואם גם עם חיל האוויר וגם עם המשרד להגנת הסביבה.

החוק למניעת זיהום הים (הטלת פסולת) הוא חוק שנועד לאמץ את אמנת ברצלונה לתוך דיני מדינת ישראל. זאת אמנה שעוסקת בצמצום או במניעת זיהום הים התיכון. זיהום הים התיכון, באמנה יש לו שתי נגיעות לכלי טיס: או כאשר לוקחים כלי טיס כדי להשלים פסולת לים, ועושים את זה למען האמת יותר עם לי שיט, והים הוא כפח זבל. לוקחים פסולת מהיבשה, פסולת שאין לאן לפנות אותה ומפנים אותה לים. זאת פרקטיקה אחת שאסורה בחוק הזה. הפרקטיקה השנייה שאסורה בחוק הזה היא הטבעה של כלים, של גרוטאות. יש גרוטאה, אין מה לעשות אתה, מטביעים אותה בים. זאת גם פרקטיקה שהייתה נהוגה בקרב מדינות השוכנות לחופי הים התיכון במשך הרבה שנים.

חוק מניעת זיהום הים (הטלת פסולת) אומר שכלי טיס וכלי טיס ישראלי, כמשמעותם אווירון ואווירון ישראלי בחוק הטיס, למען אווירון מדינה. זאת אומרת, אם חיל האוויר היום מטיל פצצה לים או מה שזה לא יהיה, זה לא נחשב זיהום לפי חוק הטלת פסולת. אנחנו מבקשים לשמור על המצב הזה. לא התכוונו לשנות אותו. זאת הייתה טעות בהיסח הדעת והיא לא משהו שהממשלה הסכימה עליו. לא הייתה כוונה להרחיב את תחולת ההסדר.

היו"ר יצחק וקנין:

הדברים ברורים. יש הערות נוספות? אין. אני מצביע על סעיף 163, כולל התיקונים.

# **ה צ ב ע ה**

סעיף 163 – אושר

רננה שחר:

164. תיקון חוק העבירות המינהליות

בחוק העבירות המינהליות, התשמ"ו-1985, בתוספת הראשונה, בטור א', במקום "חוק הטיס 1927" יבוא "חוק הטיס, התש"ע-2010".

חוק העבירות המינהליות הוא החוק מתוכו ניתן לקבוע עבירה שאינה פשע, כלומר, שעונשה פחות משלוש שנות מאסר כעבירה מינהלית שאוכפים אותה בדרך של הטלת קנס מינהלי. זה מנגנון אחר. היום מצוין בחוק הטיס 1927. קיימים היום שלושה קנסות מינהליים שמוטלים על עישון בכלי טיס, על חגורת בטיחות ועל נשיאת טלפון בכלי טיס בניגוד להוראות מסוימות. מוצע לשמר את זה ולכן מוצע להחליף את חוק הטיס מ-1927 בחוק הטיס החדש.

איתי עצמון:

יש לכם כוונה להוסיף עבירות נוספות לתוספת לתקנות?

היו"ר יצחק וקנין:

אני רואה שיש עישון, שימוש בחגורת בטיחות והפעלת אביזר אלקטרוני.

רננה שחר:

כן. אנחנו רואים באכיפת חוק העבירות המינהליות, במכשיר הזה, מכשיר טוב לעניין התמודדות עם נוסעים שהוא לא גורם מפוקח אלא אדם מן הישוב, מן הציבור, שנוסע ועושה הפרות. אנחנו חושבים שזה מכשיר טוב. אני מחזירה אתכם לסעיף נאמני הבטיחות שאולי גם יאפשר הגברת האכיפה בתחומים האלה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין הערות. אנחנו מצביעים על סעיף 164.

ה צ ב ע ה

סעיף 164 – אושר

רננה שחר:

165. תיקון חוק בתי דין מינהליים

בחוק בתי דין מינהליים, התשנ"ב-1992, בתוספת, בסופה יבוא:

"19. ועדת הערר לפי סעיף 37 לחוק הטיס, התש"ע-2010".

חוק בתי דין מינהליים הוא חוק כללי במדינת ישראל שמחיל הסדרי רוחב על כל ערכאות מעין שיפוטיות שוועדת הערר היא אחת מהן. למשל לעניין תקופת הכהונה, מניעת ניגוד עניינים בתיק הספציפי, איך מעבירים חבר בית דין מכהונתו וכולי. כל הדברים האלה הם דברים שמוסדרים באופן רוחבי וחשוב מאוד להחילם גם על ועדת הערר לפי החוק.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות? אין. אני מצביע על סעיף 165.

ה צ ב ע ה

סעיף 165 – אושר

אנחנו עוברים לסעיף 165א.

רננה שחר:

אדוני, את הסעיף הזה כבר אישרת. זה הנושא של הרעש.

רון גנט:

סליחה, מה זה סעיף 165א?

רננה שחר:

בחוק למניעת מפגעים סביבתיים, תביעות אזרחיות.

איתי עצמון:

זה מעגן את החלטת הוועדה בנושא רעש.

היו"ר יצחק וקנין:

זיהום אווירי, רעש, ריח.

איתי עצמון:

תיקון עקיף לחוק למניעת מפגעים, תביעות אזרחיות.

רון גנט:

אפשר להקריא אותו?

רננה שחר:

זה כבר הוקרא. זה אושר.

רון גנט:

בסדר.

רננה שחר:

166. תיקון חוק בתי משפט לעניינים מינהליים

בחוק בתי משפט לעניינים מינהליים, התש"ס-2000 –

(1) בתוספת הראשונה, בפרט 14, בסופו יבוא:

"(ד) החלטה של רשות לפי חוק הטיס, התש"ע-2010".

(2) בתוספת השנייה, אחרי פרט 15 יבוא:

"16. ערעור לפי סעיף 6א(ו) או לפי סעיף 37(ה) לחוק הטיס, התש"ע-2010".

חוק בתי משפט לעניינים מינהליים הוא בעצם איזושהי רפורמה שנעשתה בכלל בנושא של מערכת השיפוט בישראל שבעצם הציבה ערכאה חדשה, במקום בג"ץ, שהיא זאת שאפשר להפנות אליה גם השגות על החלטה של רשות שלטונית וגם ערעורים על החלטות של רשות שלטונית. בעצם מעתה ואילך, אחרי שאדוני יאשר את חוק הטיס, כל החלטה של רשות לפי חוק הטיס, זאת אומרת, כל החלטה של מנהל רת"ע וגם החלטה של החוקר הראשי שהוא רשות לפי חוק הטיס, תהיה נתונה לעתירה לפי חוק בתי דין מינהליים - זאת אומרת, העתירה היא לבית משפט לעניינים מינהליים – וההחלטות של ועדת הערר הרפואית ושל ועדת הערר לרישוי עובדי טיס, יהיה עליהן ערעור גם לבית המשפט לעניינים מינהליים.

יערה למברגר:

אני אוסיף ואומר שמדובר כאן בשתי תוספות. התוספת הראשונה היא תוספת שמדברת על עתירות. בית המשפט לעניינים מינהליים דן בפרוצדורות משפטיות שונות וכאשר יש החלטה של רשות מינהלית, מדובר בעתירה. כמו שהייתה פעם עתירה לבג"ץ, עכשיו זאת עתירה לבית משפט לעניינים מינהליים. אנחנו מוסיפים כאן את ההחלטה של רשות לפי חוק הטיס. המילה רשות היא מנוסח רחב שמתייחס לכל הגורמים המינהליים שמקבלים החלטות לפי חוק הטיס, ובראשם כמובן המנהל, אבל אנחנו בחרנו בנוסח כזה כדי שהוא יהיה אפילו רחב יותר. אלה לא רק החלטות של המנהל אלא זה כל גורם מינהלי שמקבל החלטה לפי חוק הטיס, ויש כאן אפשרות לעתירה.

איתי עצמון:

לא רשות כהגדרתה בחוק הטיס.

יערה למברגר:

לא, זאת לא הרשות. בחוק הטיס יש הגדרה של הרשות שזאת רשות התעופה האזרחית. כאן זה כמו שמקובל בחקיקה לפחות לאחרונה שמדברים על עתירות ואנחנו מעדיפים לומר החלטה של רשות וכך זה כולל את כל הגורמים המינהליים.

התוספת השנייה היא תוספת שמדברת על ערעורים. מתי מדובר בערעור ולא בעתירה? כאשר יש ערכאה מעין שיפוטית. למשל, יש לנו כאן ועדת ערר שחל עליה חוק בתי דין מינהליים והופך אותה לערכאה מעין שיפוטית ולכן יש לך כאן גורם שהוא מעין שיפוטי שדן ולכן עליו זה ערעור ולא עתירה, כמו שזאת עתירה על החלטה של גורם מינהלי.

זאת ההבחנה.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין. אני מצביע על סעיף 166.

ה צ ב ע ה

סעיף 166 – אושר

רננה שחר:

167. תיקון חוק רשות התעופה האזרחית

בחוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005

(1) בסעיף 1, בהגדרה "סיני הטיס", במקום "חוק הטיס, 1927" יבוא "חוק הטיס, התש"ע-2010".

(2) בסעיף 4 -

(א) האמור בו יסומן "(א) ובו -

(1) בפסקה (2)(ה) במקום "בית ספר לטיס, מכוני הסמכה" יבוא "בתי ספר לעובדי טיס".

(2) אחרי פסקה (7) יבוא:

"(7א) להציע ולייעץ לשר לעניין התקנת תקנות לפי דיני הטיס".

היו"ר יצחק וקנין:

עד כאן. תסבירי.

רננה שחר:

פסקה (1) ופסקה (2)(א)(1), אלה התאמות נוסח. מחליפים את חוק הטיס מ-1927 בחוק החדש. בפסקה (2)(א)(1), במקום בתי ספר לטיס ומכוני הסמכה, אנחנו משתמשים בטרמינולוגיה של חוק הטיס, שאלה בתי ספר לעובדי טיס כפי שמוסדר בסימן ב' לפרק ב' להצעת החוק.

הנושא של להציע ולייעץ לשר לעניין התקנת תקנות לפי דיני הטיס, דיברנו על זה. אנחנו נותנים לרשות התעופה האזרחית מעמד סטטוטורי מייעץ בעניין התקנת תקנות לפי דיני הטיס, כפי שנעשה לגבי רשויות ממשלתיות מקצועיות רבות.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין. תמשיכי להקריא ואחרי כן נצביע על כל הסעיף.

רננה שחר:

(ב) אחרי סעיף קטן (א) יבוא:

"(ב) במילוי תפקידיה תפעל הרשות בהתאם להוראות האמנה, ככל שהן ישימות בישראל או לגבי כלי טיס ישראליים, ואולם רשאי מנהל הרשות להודיע לארגון התעופה הבין לאומי על הוראות בנספחי האמנה שישראל פועלת באופן שונה לגביהן. לעניין זה "ארגון התעופה הבין לאומי", "האמנה" ו"כלי טיס ישראלי" – כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010".

(3) בסעיף 6, אחרי סעיף קטן (ג) יבוא:

"(ד) במילוי תפקידיו יפעל מנהל הרשות בהתאם להוראות האמנה, ככל שהן ישימות בישראל או לגבי כלי טיס ישראליים, ואולם רשאי הוא להודיע לארגון התעופה הבין לאומי על הוראות בנספחי האמנה שישראל פועלת באופן שונה לגביהן. לעניין זה, "ארגון התעופה הבין לאומי", "האמנה" ו"כלי טיס ישראלי" – כהגדרתם בחוק הטיס, התש"ע-2010".

באופן כללי, ישראל מחויבת בכך שהיא חתמה ב-1949 על אמנת שיקגו, היא מחויבת לעשות מאמץ לאמץ לתוך הדין הישראלי את כל התקינה הטכנית של אמנת שיקגו לפי סעיף 37 לאמנה, שזה בעצם כל 18 הנספחים של אמנת שיקגו. החובה היא שתהיה לך התאמה מהותית לדבר הזה. עדיין נשמרת לכל מדינה הזכות והיכולת לומר שאת הסטנדרט הזה היא לא מיישמת בין אם הוא סטנדרט שנוגע לסופות קרח שאין בישראל ובין אם הוא סטנדרט שהוא לא מקובל עלינו ואנחנו לא יכולים לאמץ אותו כי הוא לא מתאים לשיטת המשפט שלנו. יש כל מיני בעיות מיוחדות במדינת ישראל ולכן ניתן להגיש, קוראים לזה דיפרנס, הבדל, הודעה על הבדל.

יש שני הסדרים שונים כאשר מודיעים על הבדל. הסדר אחד הוא ההסדר הכללי. אתה מודיע על הבדל ועכשיו צריכים לפרסם את זה לכל המדינות וכל יתר המדינות צריכות להחליט מה הן עושות. או שהן לא יעשו כלום או שהן יאמרו לכלים שלהם שייזהרו, שלא יגיעו לשם ודברים מהסוג הזה. זה דבר אחד. אם יש הבדל ברישוי עובדי טיס או בתעודות כושר טיסה של הכלים מהסטנדרטים הבין לאומיים, אז כבר חל הסדר אחר שבו בעצם המדינה שהודיעה על ההבדל, הטייסים שלה או הכלים שלה לא יכולים להשתתף בהפעלה בין לאומית עד שהם לא מקבלים אישור מפורש מהמדינה בה הם רוצים לפעול. זה הסדר שונה.

אלה המנגנונים לגבי הבדלים.

איתי עצמון:

אני רוצה להעיר לשני התיקונים שלכם, לסעיף 4 ולסעיף 6 לחוק רשות התעופה האזרחית. סעיף 4 בעצם מונה את תפקידי הרשות ואתם אומרים שבמילוי תפקידיה תפעל הרשות בהתאם להוראות האמנה וכולי. סעיף 6 מסדיר את נושא מינויו ותפקידיו של מנהל הרשות. מנהל הרשות, לפי סעיף קטן (ג) של סעיף 6, אחראי על ניהול הרשות ועל ביצוע תפקידיה כאמור בחוק זה.

אני לא כל כך הבנתי מדוע אנחנו צריכים לחזור פעמיים על התיקון הזה לגבי הודעה על הסתייגות מנספחי האמנה, מכיוון שמנהל הרשות מבצע כמובן את תפקידי הרשות.

רננה שחר:

חוק רשות התעופה האזרחית וגם חוק הטיס כפי שאתם כבר מכירים אותו, יש גם את הרשות וגם את המנהל. הרשות היא רשות התעופה האזרחית ובחוק רשות התעופה האזרחית מפורטים תפקידיה ובעצם תפקיד המנהל הוא לנהל אותה ולהיות אחראי לביצוע תפקידיה, אבל חוק הטיס ודיני הטיס בחוק רישוי שירותי התעופה מעניקים הרבה מאוד סמכויות למנהל וזה נדרש על פי מסמכי ה-איקאו. ה-איקאו, בהנחיות שלו איך לבנות חקיקה, הוא אומר שאתם צריכים להקים רשות תעופה אזרחית, להעמיד בראשה מנהל ולתת לו את הסמכויות לבטל רשיונות וכל מה שאנחנו כבר מכירים. לכן אנחנו חושבים שחשוב את הסטנדרט ההצהרתי הזה, לפעול לפי האמנה, אלא אם כן הוגש הבדל, צריך להחיל אותו גם על הרשות וגם על המנהל. כך נראה לנו.

איתי עצמון:

מאחר שבסעיף 4 לעניין תפקידי הרשות, מפנים כל פעם בכל אחת מהפסקאות לדיני הטיס, כלומר, תפקידי הרשות הם להעניק רשיונות, להבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובין לאומיים לפי דיני הטיס, לאסוף ולהפיץ מידע תעופתי לפי דיני הטיס, ובכלל למלא כל תפקיד שהוטל עליה לפי דיני הטיס, אני מציע שלכל הפחות כאן, בסעיף קטן (ד) של סעיף 6 המוצע, נכתוב גם במילוי תפקידיו לפי דיני הטיס ואז באמת תובהר המשמעות שאתם מבקשים לתת כאן לתיקון.

רננה שחר:

מקובל עלינו.

עמרי טלמון:

כללי ודיני האמנה, יש להם מגבלות מסוימות, לא חלים על כל דבר בכל מקום, אבל מה שנוגע לענייננו, הכללים חלים על טיסות בין לאומיות. מה שכאן כתוב, הוראות, ככל שהן ישימות בישראל, נדמה לי שמבחינה לשונית אני קצת מוטרד. ליישם בישראל, בתוכה, את כללי האמנה, זה לא דרוש אלא אם כן הכוונה היא שישראל לא יכולה ליישם אותם בגלל מה שרננה אמרה, החוק וכן הלאה וכן הלאה, אבל הכוונה היא לשמור עדיין על כך שאלו כללים שפועלים מחוץ לישראל על ידי ישראל.

יערה למברגר:

צריך לקרוא עד סוף המשפט. כתוב בישראל או לגבי כלי טיס ישראלים. זה קשור לשאלה שדנו בה בתחולה, על מי החוק חל.

עמרי טלמון:

זה לא פותר את הבעיה.

יערה למברגר:

גם אם זה חל על טיסות בין לאומיות, יש רלוונטיות בישראל. אתה מנסה לומר שיש היבטים בהם זה לא יהיה רלוונטי. בסדר, אבל אם זה לא יהיה רלוונטי, ברור שהמנהל לא יחיל מה שלא רלוונטי.

רננה שחר:

ברשותך, אני אחדד את הערתו של עומרי. עומרי רוצה שלגבי תעופה פנים ארצית בה האמנה אינה מחייבת אותנו, ככל שהיא אינה מחייבת, המנהל לא יפעל בהתאם לאמנה. מאחר שהאמנה לא מחייבת, זה לא בהתאם לאמנה. אני חושבת שהמונח בהתאם לאמנה, הוא מה שפותר את הקושי הלשוני שאתה מעלה משום שהאמנה, תחולתה היא כפי תחולתה. האמנה חלה על טיס בין לאומי. זאת תכליתה. היא חלה על התעופה האזרחית הבין לאומית. לכן זה נראה לי פתור.

היו"ר יצחק וקנין:

טלמון, זה מניח את דעתך?

עמרי טלמון:

אני עדיין חושש כי היום אנחנו יושבים כאן ורננה נתנה הסבר יפה, אבל מחרתיים היא תהיה שם ואני שם ואדוני יהיה שם ויידרשו לזה בלשון החוק ולשון החוק אומרת ישימות בישראל. אולי צריך להיות על ידי ישראל, כפי שהוצע כאן, כי זה עונה לי לבעיה.

רננה שחר:

אולי נשאיר את זה לנסחית הכנסת. אפשר למשל לבדוק עניין של פסיק. אפשר לומר ככל שהן ישימות, פסיק, בישראל או לגבי כלי טיס ישראלים. אני לא יודעת אם זה עוזר לך, אבל אפשר להשאיר את זה לנסחית הכנסת לראות אם הפיסוק כאן יעזור להבין את המשמעות.

היו"ר יצחק וקנין:

אלה עניינים של ניסוח.

עמרי טלמון:

זה ודאי עניין של ניסוח.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות נוספות לסעיף? אין. תקריאי את שני הסעיפים הנותרים ונצביע על כל הסעיף.

רננה שחר:

(4) בסעיף 8(א), בסופו יבוא "ולפי סעיפים 6 ו-31(א) לחוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977".

סעיף 8(א) הוא הסעיף שמדבר על אצילת סמכויות שהשר רשאי לאצול סמכויותיו למנהל רשות התעופה האזרחית לפי דיני הטיס. מאחר שחוק רשות שדות התעופה אינו כלול בדיני הטיס, יש כאן הסמכה לשר לאצול שניים מתפקידיו למנהל רת"ע, כאשר האחד הוא בסעיף 6, כאשר רשות שדות התעופה רשאית להפסיק פעילות של שדה תעופה באישור השר והשר יוכל לאצול את הסמכות של מתן האישור. כמובן הסמכות העיקרית נותרת בידי רש"ת אבל השר יוכל לאצול את סמכות האישור שלו למנהל רת"ע אם הוא ירצה. סעיף 31(א) הוא הנושא של אישור הסכמים לביצוע תפקידי הרשות באמצעות אחר. לגבי נושאים שקשורים לבטיחות, צריך אישור של השר והשר יוכל לאצול את סמכותו כאמור למנהל רת"ע.

היו"ר יצחק וקנין:

יש הערות? אין.

רננה שחר:

(5) בסעיף 14, האמור בו יסומן "(א)" ואחריו יבוא:

"(ב) לא יתקין השר תקנות לפי חוק זה אלא לפי הצעת הרשות או לאחר התייעצות עמה".

אותו עניין שהסברנו קודם לכן.

איתי עצמון:

בהמשך להערה שלי בתחילת הדיון, לעניין האגרות. כמו שאמרתי, סעיף 12(א) לחוק רשות התעופה האזרחית קובע שאגרות לפי חוק הטיס וחוק רישוי שירותי תעופה טעונות אישור ועדת הכלכלה. כתיקון שבעצם ישים את הדברים במקומם, כלומר, את נושא אישור האגרות לפי חוק הטיס יהיה בחוק הטיס, נושא אישור האגרות לפי חוק רישוי שירותי תעופה כפי שאמרנו ייקבע בחוק רישוי שירותי תעופה, ומשכך אני חושב שסעיף 12(א), רק סעיף קטן (א), פשוט מיותר ואני מציע למחוק אותו.

רננה שחר:

אין לנו התנגדות לכך.

היו"ר יצחק וקנין:

הערות נוספות? אין הערות. אני מצביע על סעיף 167, כולל ההערות שהועלו כאן ותיקוני נוסח למרות שכמעט לא היו.

ה צ ב ע ה

סעיף 167 – אושר

אנחנו בפרק י"ג, תחילה והוראות מעבר.

הבנתי שלגבי פרק ז', אתם עדיין לא מוכנים.

רננה שחר:

נמצא כאן היועץ המשפטי של משרד התחבורה ואולי הוא יוכל להתייחס ולדוח.

רון חלפון:

אנחנו מוכנים כמעט לחלוטין. כל הנושאים סגורים, למעט פער אחד שנשאר עם חיל האוויר. במהלך השבוע הקרוב אנחנו נשב על העניין ואני מקווה שנגיע לאיזשהו הסדר. פרט לכך, הפרק מוכן לדיון.

רננה שחר:

יש את נושא חובת הדיווח לרת"ע שאנחנו עדיין מגבשים את ההסדר.

יערה למברגר:

הנושא של חובת דיווח לרת"ע הוא נושא שממילא הוצאנו מפרק ז'.

איתי עצמון:

העובדה שהוצאתם לא אומרת שהוא קשור לפרק ז'.

יערה למברגר:

הוא קשור לפרק ז'. זה נושא שאנחנו חושבים שלא מתאים שיישאר בפרק ז'.

לאה ורון:

השאלה היא מתי תוכל הוועדה לקבל את הנוסח של פרק ז' המתוקן כי נשארו עוד כמה דברים ובטח בכוונתו של חבר הכנסת וקנין להאיץ את המהלכים כמו ששמעתם. השאלה היא מתי אתם תהיו מוכנים.

רון חלפון:

אני מעריך שתוך שבוע עד עשרה ימים.

לאה ורון:

רק אז תעבירו את הנוסח, תוך שבוע עד עשרה ימים?

רון חלפון:

סימנים א' ו-ו' כבר מוכנים.

רננה שחר:

והם בנוסח שבאתר הוועדה.

לאה ורון:

בסדר גמור, אבל הוועדה תדון לא בסעיפים סעיפים אלא בכל הפרק.

יערה למברגר:

אולי אני אומר משהו על המבנה של הפרק. הפרק כמעט כולו, תשעים ומשהו אחוזים ממנו, הנוסח כבר לפני הוועדה ואפשר לדון. יש את החלק האחרון של הפרק והוא נוגע לתאונות מעורבות שאלה תאונות בהן יש היבט של כלי טיס. אני אומרת בפשטות עכשיו למרות שזה יותר מורכב. מדובר בגורם אזרחי ובגורם צבאי. אני אומרת את זה עכשיו בפשטות מסוימת, אבל זה העניין. זה נושא שהוא נישה, הוא קצת אחרת. אני לא אומרת שהוא לא חשוב, הוא חשוב מאוד, אבל זה לא סעיף פה וסעיף שם.

היו"ר יצחק וקנין:

הפחד הכי גדול שלי הוא הדבר הזה.

יערה למברגר:

זה לא שאנחנו קופצים בין סעיפים.

היו"ר יצחק וקנין:

יש לי פחד בנושא המערכת הצבאית מול המערכת האזרחית.

יערה למברגר:

אני לא מזלזלת בזה.

היו"ר יצחק וקנין:

הסדרים בעולם הם הסדרים אחרים בין כוחות הביטחון או הצבא של ארצות הברית לבין החקיקה התעופתית האזרחית ושם היא גוברת על הדברים של הצבא. חלילה וחס אני לא אומר שאנחנו צריכים לעשות את זה כאן. אנחנו צריכים לעשות דברים מקבילים כיוון שככל שאני עובר על הדברים, אני רואה שאנחנו קצת חריגים. אנחנו חריגים בכלל. במציאות שלנו אנחנו חריגים.

לאה ורון:

אבל לטובה.

היו"ר יצחק וקנין:

חריגים. אין לנו ברירה. אנחנו נמצאים כאן בתוך איזו מובלעת עם איזה פלח כזה קטן של מה שנקרא טריטוריה אווירית שאנחנו יכולים לטוס בה.

לאה ורון:

מדינה קטנה מוקפת אויבים.

היו"ר יצחק וקנין:

מדינה קטנה.

גד רגב:

אני חושב שמה שניסו כאן להגיד שרובו ככולו של הפרק כעומד בפני עצמו כפרק – נעזוב לרגע את סוגיית הבטיחות ואת סוגיית התחולה של הפרק הזה – החלק העיקרי של הפרק למעשה מוכן. כלומר, מבחינת הפרק, מבחינת תהליך הדיונים, רובו ככולו פחות או יותר גמור ומוכן לדיונים.

יערה למברגר:

אחרי עשרות, אם לא מאות, שעות עבודה.

גד רגב:

רק החלק האחרון.

לאה ורון:

תעבירו אותו כמה שיותר מהר כדי שאפשר יהיה להעלות את הנושא - את כל פרק ז' בכללותו – והוועדה תוכל להתקדם.

מירב בן עטר:

אדוני, אנחנו מבקשים לא לדון בפרק ז' עד שלא נגיע גם להסכמות. אנחנו מקדמים בברכה את אדוני לבקר אצלנו במחלקה של חקירת תאונות אוויריות.

היו"ר יצחק וקנין:

אני אומר לכל מי ששותף לעשייה הזאת שאנחנו צריכים לתת את דעתנו בכובד ראש. נכון שיש חקיקה. אני לא בטוח שהחוק יהיה המונע תאונה אווירית. החוק מסדיר דברים בין לאומיים ברובם כאשר חלקם אין ספק ששייכים לבטיחות כמו כל הנושא של הכשירות של המטוסים שנוגע בכל החקיקה. אין ספק שזה לא פחות חשוב, אבל יש דברים אחרים שאם כולנו ניתן את הדעת ונלך לקצה הגדול ביותר, בזה שלא נפגע בחיל האוויר שלנו.

לאה ורון:

רב סרן בן עטר מבקשת מהוועדה לא להעמיד על סדר היום את פרק ז', והשאלה היא מתי להערכתכם ניתן יהיה לדון בו. האם אותו פרק זמן בו נקב עורך דין חלפון של שבוע עד עשרה ימים, אמור גם מבחינת מערכת הביטחון?

מירב בן עטר:

בהחלט נראה לנו ריאלי.

עמרי טלמון:

הפרק הזה יוצג גם לציבור להערותיו? אני מבין שאין שום דמיון בין הפרק שמוכן עכשיו לפרק שהיה בזמנו.

היו"ר יצחק וקנין:

הפרק הזה הוא פרק חשוב. הוא אחד החשובים. לא סתם דילגנו עליו אלא דילגנו עליו כי יש הרבה מחלוקות לגבי הפרק הזה, כי אם לא, היינו ממשיכים עליו באופן רגיל במהלך החקיקה ולא היינו מדלגים עליו. דילגנו עליו כי יש מחלוקות ויש דברים שנוגעים לצבא. בוודאי אני מבקש מרת"ע שיפיצו את הנוסח.

לאה ורון:

אדוני, אנחנו מפיצים אותו. רת"ע מעבירה אלינו ואנחנו מפיצים לכל הגורמים. כך ייעשה גם במקרה זה.

רננה שחר:

פרק ז' מונה שלושים סעיפים, שבעה סימנים ששלושה מהם מצויים בסימן ז' שהוא הפרק של החקירות המעורבות והוא היחיד שאין בו עדיין תיקוני נוסח. 27 מתוך הסעיפים, כלומר, סימנים א' עד ו' לפרק ז', מופיעים באתר הוועדה בנוסח מה-17 באוקטובר והציבור מכיר את השינויים. יותר מכך, לציבור הופץ נוסח מתקדם יותר עם שינויים שמודגשים במרקר צהוב.

היו"ר יצחק וקנין:

החוקר הראשי מסכים לכל השינויים שלכם?

רננה שחר:

אלה שינויים שמוסכמים כמובן על הממשלה, בעקבות הערות הציבור.

לאה ורון:

אין לכם כוונה להעמיד את הוועדה בסלע המחלוקת ביניכם לבין החוקר הראשי. גם החוקר הראשי נמנה על משרד התחבורה.

רננה שחר:

בהחלט. לכן רוצים לסכם את זה לפני.

היו"ר יצחק וקנין:

אני יושב כאן ואומר לכם את הדברים בדחילו ורחימו. אני לא מנותק ממה שקורה. שיהיה ברור שאני נמצא בתוך הקרביים שלכם מכל הכיוונים, פעם אחת עם אל על, פעם אחת עם איגוד הטייסים, פעם אחת עם הפקחים וגם עם החוקר הראשי. לדעתי זאת תהיה טעות אם אתם לא תיקחו את החוקר הראשי אתכם ביחד.

רננה שחר:

אני מבקשת להבהיר, אפילו שהחוקר הראשי לא כאן. לפני החוק, כמו שמנהלת הוועדה, הגיעה אל שולחן הוועדה ב-8 לפברואר או משהו כזה, פורסם בכחול ב-2 בפברואר. לפני זה נערכו עשרות שעות של דיונים עם החוקר הראשי. החוקר הראשי היה בארבעה דיונים במשרד המשפטים, לפי דעתי היה בשלושה דיונים עם חיל האוויר, עשרות שעות, עשרות מיילים, עשרות עמודים של התייעצויות לגבי הפרק המורכב משפטית הזה. ההצגה כאילו לא לקחו את החוקר הראשי, היא מטעה ואינה נכונה.

אני אומר עוד דבר. דיברנו קודם על כך ש-14 שנים ממשלת ישראל הצליחה לא להביא נוסח כחול חדש לכנסת. נכון? דיברנו על זה קודם. למה ממשלת ישראל עשתה את זה? כי משרד הביטחון ומשרד התחבורה התווכחו ביניהם כל הזמן של מי השמים כאשר זה אומר כולו שלי וזה אומר כולו שלי, וכך זה נראה אדוני.

מה בעצם הצלחנו לעשות. הצלחנו להגיע להסכמה ממשלתית רחבה ולשים נוסח כחול חדש. כל צד היה צריך לבוא צעד קדימה לקראת שותפיו ולהבין שעבודה בשיתוף פעולה צריכה להיות וכל צעד צריך להיות אחראי לתחומים שלו וכולי. לכן המחויבות של חברי הממשלה או נציגי הממשלה לכחול, הערבות ההדדית של הממשלה שהצליחה לשים, היא מאוד חשובה והיא תנאי לקיום הדיונים כאן. אם כל אחד היה אוחז בעמדה הקיצונית שרק הוא, כולה שלו, לא היינו מגיעים עם כחול גם בעוד 14 שנים. לכן את ההסכמות אליהן הגיעו בכחול צריך לכבד. אם ההסכמות לא מספיק טובות, נעשים הרבה מאוד דיונים אינטנסיביים כדי לשפר את ההסכמות מהכחול ולהגיע למשהו בהסכמה של כל גורמי הממשלה. בהחלט אני מסכימה עם מה שאמרה מנהלת הוועדה ועם מה שאתה אמרת, שהתכתשות בין גורמי הממשלה על שולחן הוועדה היא לא ראויה.

היו"ר יצחק וקנין:

שמתי לב בפעם הקודמת שהערת הערה לחוקר הראשי ואני חושב שהיא לא הייתה במקומה.

רננה שחר:

בעיניי לא היה במקומו להעיר לסעיף 155(ב) להצעת חוק הטיס.

לאה ורון:

מאחר שמר רז חולה ולכן לא יכול היה להגיע לדיון היום, כפי שנמסר לי בזה הרגע, בואו נשאיר את הנושא של מר רז החוקר הראשי בצד. כאשר אדוני ידון בפרק ז' על כל סעיפיו וסימניו, ייפתח כל הנושא.

היו"ר יצחק וקנין:

זה לא עומד על מר רז ולא עלי. כולנו צריכים להבין שכאן אנחנו עושים משהו שלא נעשה במשך שנים רבות והוא חשוב מאוד.

יתרה מזו, אני רוצה לומר כאן משהו. הקראתי לכם את ההערה של שר התחבורה שכביכול הדבר עומד לפתחה של ועדת הכלכלה ולא לפתחו שלו. אמרתי שכל אחד מחפש את הכיסוי. זה זורק על זה וזה זורק על זה, אבל אני לא מחפש כיסוי ובטח הוועדה לא מחפשת כיסוי. מרגע שהחוק הזה הגיע לכאן, אנחנו דנים בו בצורה אינטנסיבית. אני לא מאמין שיש חוק אחר שנתנו לו את ההעדפה ואת הקדימות כמו שנותנים לחוק הטיס.

לכן ההערה של שר התחבורה היא לא במקומה. השר מזהיר מאסון תעופה ומצדו שידונו בחוק הטיס. חוק הטיס חוקק, זה יפתור לנו את כל הבעיות של התאונות והכל יבוא על מקומו בשלום. זה בכלל תלוש מהמציאות. אנחנו צריכים להתפלל שלא תהיה שום תאונה עם חוק טיס ובלי חוק טיס. אין ספק שזה לא תלוי בחוק הטיס. יש הרבה דברים אחרים וגורמים אחרים שהם אלה שיגרמו לכך אם תהיה חלילה וחס תאונה או לא תהיה. הדבר הזה שכל אחד מחפש כיסוי לעצמו, הנה, אני התרעתי ואני הזהרתי, זה לא.

רננה שחר:

אנחנו אומרים את זה כל הזמן דוני כלפי המתריעים למיניהם.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו מקיימים כל שבוע דיון ולפעמים פעמיים בשבוע. אני מוכן אפילו לעשות יותר מזה ואמרתי זאת. מלבד הדברים שאני עושה בוועדה, אני נפגש כאן עם הרבה גורמים באופן אישי כי אני רוצה להבין יותר ולדעת. לפעמים זה לוקח לי שעתיים בשעות הערב המאוחרות או שבמשך היום, כאשר אני מסייר במקום זה או במקום אחר. אני אומר לכם בכל הרצינות שאני לא רוצה חלילה וחס שמתחת ידי יצא איזשהו קלקול בגלל שיקול דעת או אינטרס כזה ואחר.

בעקבות ההערה של שר התחבורה, אני מבקש ממנהלת הוועדה להעביר ליושב ראש הכנסת את כל מועדי הדיון, מתי הגיע החוק לכאן, באיזה תאריכים דנו בו, כמה פעמים בשבוע דנו בו וכולי. כל המועדים שדנו בחוק הטיס, וזאת על מנת שיובהר שהכנסת פועלת בהתאם למגבלות שלה ויכולתה, לפי מה שהיא מסוגלת. דרך אגב, זה לא פשוט. זה טבעו של חוק מסוג זה. אני מכיר חקיקה בכנסת של שורה וחצי שצריך לבוא, להצביע ובזה נגמר העניין. זה אפילו לא חוק ההסדרים ואני אומר לכם את זה באחריות. לפעמים לא שואלים אף אחד ומצביעים קואליציה ואופוזיציה ואף אחד לא מבין כלום. לא מבינים על מה מצביעים ואני אומר את זה באחריות כחבר כנסת. לא מבינים אבל לפעמים מריצים אותנו ואני אפילו לא יודע על מה מדובר. כאן אשראי שאני לבד. לפעמים בא מישהו וזורק הסתייגות שהיא גם לא שלו אלא של לוביסט מבחוץ שנתן לו אותה. לפעמים זאת עבודה טובה ואני לא פוסל את העבודה של הלוביסטים כי לפעמים הם מעמידים אותנו במקום בו אנחנו רואים רק פן אחד ולא רואים את הפן השני, אבל בגדול כך הדברים נעשים. החקיקה הזאת לא נעשית כך. אנחנו קוראים סעיף-סעיף ונותנים את האפשרות להתייחס. מעולם לא סתמנו את הפה לאף אחד. אנחנו משתדלים לשמוע ולהבין, והרבה פעמים עשינו את הדברים כי הבנו שהחקיקה יכולה במקום מסוים לפגוע בטייסים, במקום אחר בפקחים ובמקום אחר במישהו אחר. לכן שינינו את הדברים וזה לפקידנו. אשרינו שאנחנו עושים את זה כך ולא במחטף.

לאה ורון:

אני מניחה שאדוני ירצה שאני אעביר מועדים נוספים שכרוכים בכל העניין של חוק הטיס, כמו ועדת לפידות, הדוח של ועדת לפידות, דוח הביניים והדוח המקיף.

היו"ר יצחק וקנין:

כן. כל מה שקשור לזה אני מציע שתעבירי על מנת שיובהר שאנחנו עושים את עבודתנו.

עמרי טלמון:

הערה אחת בהקשר הזה וההערה אומרת גם להעביר את מספר השינויים שנעשו בהצעה הכחולה והם ילמדו על האינטנסיביות של הדיונים כאן ואיזו תועלת הם מביאים. אני הייתי אומד את מספר השינויים לפחות במאתיים או משהו כזה. רננה בוודאי יודעת יותר טוב כי היא עושה אותם והיא מכניסה אותם לטקסט.

היו"ר יצחק וקנין:

אני רוצה לומר עוד משהו. אני רוצה לציין את השיטה בה נקטנו, השיטה של הישיבות המקדימות שלכם, של כל הגורמים סביב השולחן, וכאן אני רוצה לציין בברכה את רננה ואת הצוות שלכם ואת כל רשות שדות התעופה. נעשתה כאן עבודה מיוחדת בחקיקה הזאת, מה שלא נעשה בחקיקה אחרת. לולא זה, היינו מגיעים לכאן עם ויכוחים קשים ועם בלי סוף מהמורות.

לאה ורון:

לא היינו מסיימים תוך חמש שנים.

היו"ר יצחק וקנין:

נכון, לא היינו מסיימים תוך חמש שנים את החקיקה הזאת. השיטה בה נקטנו גרמה לכך שיש גורם בלתי אמצעי שיושב עין מול עין כדי להבין את המשמעות של הדברים וזה גרם לכך שאנחנו נמצאים כאן בחקיקה כפי שאנחנו נמצאים. אני אומר את זה באחריות. את זה ראיתי מתחילת הדרך ואני מודה לכל מי ששותף לזה, במיוחד לכם, לצוות שלכם. הייתי מקבל את הפרוטוקולים וקורא אותם, ורבותיי, יש לי כמות כזאת של פרוטוקולים של ישיבות מקדימות לישיבות הוועדה.

רננה שחר:

של הטבלאות וכולי.

היו"ר יצחק וקנין:

נכון. אני חושב שזה בזכות העבודה שלכם. אני אומר שאי אפשר לדלג על הדברים האלו והחקיקה הזאת היא לא חקיקה רגילה.

רננה שחר:

אנחנו מצטרפים לכל מה שאדוני אומר.

עמרי טלמון:

שאלה לרננה. האם הנוסח מה-17 באוקטובר של פרק ז', למעט החקירות המעורבות, זה הנוסח הסופי שהסכמתם עליו ואנחנו יכולים לעבוד עליו כציבור?

רננה שחר:

לא. אחרי ה-17 באוקטובר העברתי לכם – לא העברנו לוועדה שבשלב מסוים היה לה קשה עם כמויות הנוסחים שאנחנו מעבירים לה – ואני יכולה לבדוק פעם נוספת.

עמרי טלמון:

אודה לך, כי אני לא זוכר שקיבלתי נוסח.

רננה שחר:

שלחתי לכם אבל אני אשלח פעם נוספת.

עמרי טלמון:

יש נוסח של כל החוק או רק של פרק ז'.

רננה שחר:

של כל החוק.

עמרי טלמון:

נדמה לי שיש נוסח מה-11 בנובמבר. זה נקרא פרק ז' בנוסח הזה והוא כרגע הנוסח הסופי? אם אתם משנים אותו כל הזמן, זה בסדר גמור.

היו"ר יצחק וקנין:

אנחנו נתחיל את פרק י"ג.

בועז חטיבה:

מה שפורסם ב-10 בנובמבר, זאת המתכונת הסופית של פרק ז' למעט סימן ז'?

יערה למברגר:

למעט סימן ז' ולמעט הדיווחים למנהל רת"ע שלא בפרק ז' אבל קשורים. זה מפתיע?

בועז חטיבה:

כן. זה מאוד מפתיע כי חשבנו שאחרי הדיון עם הציבור ב-19 באוגוסט, יוצאו תיקונים.

יערה למברגר:

יצאו תיקונים.

רננה שחר:

### פרק י"ג: תחילה והוראות מעבר

168. הוראות לעניין כלי רחיפה - תחילה

תחילתו של סעיף 80ב, בתום שישה חודשים מיום התקנת תקנות לפי הסעיף האמור, והכל אלא אם כן קבע השר, בצו, מועד תחילה מאוחר יותר.

איתי עצמון:

סעיף 80ב מדבר על חובת רישוי של מדריכי הפעלת כלי רחיפה והפעלה מסחרית.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

מה שאתם בעצם רוצים לומר שחובת הרישוי תחול רק כאשר יותקנו תקנות.

רננה שחר:

כן.

איתי עצמון:

יש עוד סעיפים בפרק הזה שאתם מתנים את התחילה? במהלך דיוני הוועדה נוספו סעיפים. למעשה כל פרק שנוגע לכלי רחיפה שונה ללא הכר. למשל 80ב(1) לגבי רישוי הפעלת כלי רחיפה. סעיף 80ב(2) לגבי איסור שימוש באלכוהול, לגבי מי שנותן הדרכה להפעלת כלי רחיפה, מי שמפעיל כלי רחיפה בהפעלה מסחרית.

רננה שחר:

אנחנו לא חושבים שצריך כאן תחולה אלא אם כן אתה חושב שצריך.

איתי עצמון:

לא. אני שואל האם בחנתם שוב לאור השינויים את ההסדר שאתם מציעים.

רננה שחר:

באופן כללי החובה היחידה החדשה שנקבעה מכוח החוק לעניין הפעלת כלי רחיפה זה הנושא של 80ב: "לא יעסוק אדם בהדרכה עיונית או מעשית להפעלת כלי רחיפה אלא אם כן בידו רשיון לכך ולא יפעיל אדם כלי טיס למטרות מסחריות אלא אם כן בידו רשיון לכך". אנחנו חושבים שצריך להסדיר את זה בתקנות. אי אפשר להחיל את החובה מיום התחילה. לכן יש את התחולה הנדחית. כל שאר החובות הן או חובות שניתן לעמוד בהן או חובות שקיימות כבר היום, או חובות מכוח תקנות שלכן לא צריך בהן תחילה.

איתי עצמון:

יש לי הערה לנוסח של 168. באופן עקרוני, למעט באמת מקרים חריגים כמו מקרה של נושא תקנות ההפחתה שאמרתם שאתם תהיו מוכנים, אפילו זמן קצר לאחר שהחוק ייכנס לתוקף, אנחנו לא נוהגים להתנות חקיקה ראשית בחקיקת משנה. השאלה תוך כמה זמן אתם חושבים, מה המועד שאתם מעריכים להתקנת התקנות לפי 80ב.

רננה שחר:

לא לפני שנתיים. יש כאן עוד הוראות מעבר לגבי רישוי שדות תעופה, רישוי יחידות, כל מה שקשור לרשות שדות התעופה, הוועדה יודעת באופן כללי והיא תדע באופן פרטני את כמויות תיקוני החקיקה.

איתי עצמון:

אני מדבר רק על כלי רכב.

רננה שחר:

בראיית מטלות תיקוני החקיקה שמונחת לפתחנו, אני לא חושבת שמועד קרוב משנתיים סביר לנקוב.

איתי עצמון:

השאלה אם אי אפשר לכתוב שתחילתו של סעיף 80ב יהיה בתוך שנתיים מיום התחילה ובלבד שעד לאותו מועד יותקנו תקנות. לא הותקנו תקנות, ידחה השר בצו באישור הוועדה את מועד התחילה למועד מאוחר יותר. אני חושב שזה הסדר יותר טוב.

רננה שחר:

אבל אם התקנות יותקנו יותר מוקדם, זה ייתן אפשרות או שלא?

היו"ר יצחק וקנין:

שאלה במקומה. אם אתה מגביל את זה לשנתיים, מה יקרה אם אני מביא את זה תוך שנתיים?

יערה למברגר:

אפשר לקבוע את זה הפוך. לומר שייכנסו לתוקף ביום התקנת התקנות ובלבד שלא יעלה על שנתיים והשר רשאי לדחות גם את השנתיים האלה. זאת אומרת, כמו שאתה אמרת אבל להפוך את ברירת המחדל.

איתי עצמון:

אנחנו עשינו את זה כמו שאני אומר. לרוב אנחנו לא נוהגים לעשות את זה בחקיקה אלא באמת במקרים חריגים, בתקנות ההפחתה. אמרת שאתם תהיו מוכנים זמן קצר לאחר שהחוק ייכנס לתוקף ולכן הוועדה החליטה כך. בעניין הזה אני חושב שזה לא ראוי. מדובר על מועד מאוד ארוך.

גד רגב:

יש כאן סוגיות של סדרי עדיפויות בתוך עבודת הכנת התקנות. יכול להיות שזה יקבל מקום קצת יותר מוקדם או משהו כזה. אני חושב שעדיף להתנות את זה בהבאת או באישור התקנות מאשר בקביעת זמן.

רננה שחר:

או אפשר בכלל לא להתנות את זה.

יערה למברגר:

חשבתי על אמירה כללית יותר. גם אם לא היינו אומרים כלום, פעמים רבות החקיקה, גם אם החקיקה לא אומרת את זה, ואנחנו מכירים את זה בהרבה חוקים, אי אפשר להפעיל סעיפים כי לא הותקנו תקנות. לומר שזאת פעם ראשונה שחוק לא נכנס, זה קורה דה פקטו ואני חושבת שזה אפילו נקי יותר שאנחנו אומרים את זה מאשר המצב שיהיה דה פקטו שבו זה פשוט לא יהיה.

איתי עצמון:

אני מציע שנה אבל נכתוב שתחילתו של סעיף 80ב בתוך שנה מיום התחילה ובלבד שעד לאותו מועד יותקנו תקנות. לא הותקנו תקנות, ידחה השר בצו את המועד לתקופות נוספות.

גד רגב:

למה לא להצמיד את זה להגעת או אישור התקנות כאן? אם בטעות או לא בטעות או בכוונה תחילה אנחנו נשנה את סדר הפריוריטיס בתוך רת"ע ונביא את התקנות מהר מאוד, למה להתנות את זה בשנה ולא להתנות את זה באישור התקנות?

איתי עצמון:

הסברתי שלמעט מקרים חריגים, לא מתנים תחילה של חקיקת ראשית בחקיקת משנה. לא איכפת לי מועד אחר. תציעו מועד.

רננה שחר:

לא נצביע על 168.

היו"ר יצחק וקנין:

אני לא מצביע על 168. בישיבה הבאה נחזור לפרק י"ג ונתחיל אותו מחדש. אם הגעתם לאיזושהי הסכמה לגבי סעיף 168, נמשיך הלאה.

רננה שחר:

תודה לך אדוני.

היו"ר יצחק וקנין:

אני נועל את הישיבה. רבותיי, אני מודה לכולם.

#### הישיבה ננעלה בשעה 11:10